



COMISIÓN EUROPEA
DIRECCIÓN GENERAL
FISCALIDAD Y UNIÓN ADUANERA
Aduanas
Política Aduanera

Bruselas, 19 de abril de 2021

TAXUD/A1/TRA/005/2020-1-ES

MANUAL DE TRÁNSITO

Prefacio

En el plan para el tránsito en Europa ⁽¹⁾ se reclamaba un manual que incluyera una descripción detallada de los regímenes de tránsito común y de la Unión y en el que se determinaran con claridad los papeles respectivos de las Administraciones y los operadores. El objeto del presente manual es explicar cómo funcionan dichos regímenes de tránsito y las funciones de las diversas instancias que participan en ellos. El objetivo es velar por que los reglamentos de tránsito se apliquen de forma coherente y todos los operadores reciban el mismo trato.

Este texto es una versión consolidada del manual que incorpora las diferentes actualizaciones desde su publicación por vez primera en mayo de 2004 y conforme al código aduanero de la Unión aplicable desde el 1 de mayo de 2016. Se actualizará cuando lo hagan necesario las novedades introducidas en los sistemas de tránsito común y de la Unión.

El manual proporciona una interpretación homogénea de cómo han de implementar la reglamentación sobre tránsito todas las autoridades aduaneras que aplican el tránsito común y de la Unión a través de un acuerdo administrativo.

No obstante, no constituye un acto jurídicamente vinculante, por lo que para obtener una interpretación preceptiva deberán consultarse siempre las disposiciones legales en materia de tránsito que prevalecen sobre el presente manual, así como cualquier otra legislación aduanera. Los textos auténticos de los convenios e instrumentos legales de la UE son los publicados en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. En lo que respecta a las sentencias del Tribunal General y del Tribunal de Justicia, los textos auténticos son los publicados en la Recopilación de la Jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Como complemento del presente manual, puede haber asimismo instrucciones o notas explicativas nacionales que pueden incorporarse al apartado correspondiente de cada capítulo en la edición respectiva de cada país o publicarse por separado. Para más detalles, diríjase a la administración de aduanas de su país.

Bruselas, 19 de abril de 2021

⁽¹⁾ COM(97) 188 final de 30.4.1997.

Índice general

Prefacio

Índice general

Parte I.	Introducción general
Parte II.	Estatuto de las mercancías
Parte III.	Garantías
Parte IV.	Régimen de tránsito ordinario
Parte V.	Procedimiento de continuidad de las actividades
Parte VI.	Simplificaciones
Parte VII.	Ultimación de la operación de tránsito, procedimiento de investigación
Parte VIII.	Deuda y recaudación de la deuda
Parte IX.	El régimen TIR

Lista de abreviaturas más comunes

Lista de definiciones

Fuentes de información general

MANUAL DE TRÁNSITO	1
PARTE I. INTRODUCCIÓN GENERAL	34
I.1. Funcionamiento del tránsito	35
I.2. Estatuto de las mercancías	38
I.3. Tránsito común.....	39
I.3.1. Legislación.....	39
I.3.2. Descripción del régimen	39
I.4. Tránsito en el ámbito de la Unión	41
I.4.1. Tránsito de la Unión.....	42
I.4.1.1. Legislación.....	42
I.4.1.2. Descripción del régimen	42
I.4.1.2.1. Régimen de tránsito externo de la Unión.....	44
I.4.1.2.2. Régimen de tránsito interno de la Unión	45
I.4.1.3. Nuevo Sistema de Tránsito Informatizado (NCTS).....	46
I.4.1.3.1. Principales elementos o mensajes utilizados por el NCTS	46
I.4.1.3.2. Aduana de partida	47
I.4.1.3.3. Aduana de destino.....	48
I.4.1.3.4. Aduana de paso	49
I.4.1.3.5. Cambio de aduana de paso o de destino	49
I.4.1.3.6. Procedimientos simplificados: expedidor autorizado y destinatario autorizado	50
I.4.2. Otros regímenes de tránsito aplicables en la Unión Europea	51
I.4.2.1. Introducción	51
I.4.2.2. Régimen TIR (<i>Transport Internationaux Routiers</i>).....	52
I.4.2.3. Cuaderno ATA (importación temporal).....	53
I.4.2.3.1. Antecedentes y legislación.....	53
I.4.2.3.2. Descripción del régimen	54
I.4.2.4. Manifiesto Renano	55
I.4.2.4.1. Antecedentes y legislación.....	55
I.4.2.4.2. Descripción del régimen	55
I.4.2.5. Circulación de mercancías de la OTAN	56
I.4.2.5.1. Antecedentes y legislación.....	56
I.4.2.5.2. Descripción del régimen	56
I.4.2.6. Envíos postales.....	58
I.4.2.6.1. Antecedentes y legislación.....	58
I.4.2.6.2. Descripción del régimen	59
I.5. Excepciones (<i>pro memoria</i>)	60
I.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado).....	60
I.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas	60
I.8. Anexos.....	60

I.8.1. Normas y principios por los que se rige la adopción de la legislación en materia de tránsito de la Unión	61
I.8.2. Normas y principios por los que se rige la adopción de la legislación en materia de tránsito común	71
PARTE II. ESTATUTO DE LAS MERCANCÍAS	77
II.1. Introducción	77
II.2. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente	78
II.2.1. El estatuto aduanero de las mercancías	78
II.2.1.1. Mercancías de la Unión	78
II.2.1.2. Mercancías no pertenecientes a la Unión	78
II.2.1.3. ¿Cuál es el régimen de tránsito aplicable?.....	78
II.2.2. Circulación de mercancías de la Unión	79
II.2.2.1. Al amparo de un régimen aduanero.....	79
II.2.2.2. Sin acogerse a un régimen aduanero, pero con una prueba del estatuto de la Unión.....	80
II.2.2.3. Sin que se aplique un régimen aduanero ni se presente una prueba del estatuto de la Unión.....	81
II.2.3. Prueba del estatuto aduanero de mercancías de la Unión.....	81
II.2.3.1. Presunción del estatuto aduanero de mercancías de la Unión	81
II.2.3.2. Obligación de acreditar el estatuto aduanero de mercancías de la Unión	81
II.2.3.3. Dispensa de acreditar el estatuto aduanero de mercancías de la Unión	82
II.2.3.4. Medios de prueba del estatuto de la Unión.....	82
II.2.3.4.1. Medios comunes	82
II.2.3.4.2. Situaciones específicas	83
II.2.4. Resumen de los traslados de mercancías de la Unión temporalmente fuera del territorio.....	88
II.3. Circulación de mercancías de la Unión con prueba del estatuto de la Unión.....	91
II.3.1. Uso de la prueba del estatuto de la Unión	92
II.3.2. Medios comunes para acreditar el estatuto de la Unión: detalles adicionales.....	92
II.3.2.1. Documentos T2L o T2LF	92
II.3.2.2. Manifiesto aduanero de mercancías	95
II.3.2.3. Manifiesto de la compañía naviera (<i>disposición transitoria exclusiva para el transporte marítimo</i>).....	95
II.3.2.4. Factura o documento de transporte.....	97
II.3.2.5. Cuaderno TIR, cuaderno ATA o formulario 302	98
II.3.3. Emisor autorizado.....	99
II.3.3.1. Disposiciones generales.....	99
II.3.3.2. Documento T2L/T2LF, factura o documento de transporte expedido por un emisor autorizado (<i>disposición transitoria</i>)	100
II.3.3.2.1. Autorización	100
II.3.3.2.2. Utilización de documentos T2L/T2LF, facturas o documentos de transporte expedidos por un emisor autorizado.....	102
II.3.3.3. Manifiesto aduanero de mercancías expedido por un emisor autorizado.....	105
II.3.3.4. Manifiesto de la compañía naviera expedido por un emisor autorizado (<i>disposición transitoria</i>).....	105
II.3.3.4.1. Autorización	105

II.3.3.4.2. Cumplimentación de la prueba	107
II.3.3.4.3. Procedimiento en el puerto de partida	108
II.3.3.4.4. Procedimiento en el puerto de destino.....	108
II.3.3.4.5. Irregularidades/infracciones	109
II.3.3.4.6. Responsabilidades de la empresa naviera.....	109
II.3.4. País de tránsito común.....	109
II.4. Circulación de mercancías de la Unión sin prueba del estatuto de la Unión.....	112
II.4.1. Transporte por vía aérea	112
II.4.2. Servicio marítimo regular	112
II.4.2.1. Definición	112
II.4.2.2. Procedimiento de autorización de servicios marítimos regulares	114
II.4.2.3. Acuerdos de fletamento compartido.....	116
II.4.2.4. Verificación de las condiciones aplicables al servicio marítimo regular	116
II.4.2.5. Servicio marítimo regular o servicio marítimo no regular	117
II.4.3. T2-Corredor	120
II.5. Disposiciones específicas relativas a los productos de la pesca marítima y las mercancías obtenidas a partir de dichos productos	121
II.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado)	123
II.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas	123
II.7.1. Documento T2L (T2LF) autenticado por medios electrónicos	123
II.8. Anexos	124
II.8.1. Ejemplo de contrato de fletamento que incluye acuerdos de subfletamento y de fletamento compartido.....	124
II.8.2. Manifiesto de carga: autorización TC12	131
II.8.2.B. Anexo B: lista de las autoridades competentes para la consulta.....	132
II.8.3. Prueba del estatuto aduanero de los vehículos automóviles de carretera de la Unión	133
II.8.4. Lista de las autoridades competentes para el servicio regular.....	157
II.8.5. Certificado de no manipulación para los productos y mercancías de la pesca marítima.....	158
II.8.6. Certificado de no manipulación expedido por Singapur	159
PARTE III. GARANTÍAS	160
III.1. Introducción.....	160
III.1.1. Finalidad de la garantía	161
III.1.2. Formas que adopta la garantía.....	161
III.1.3. Dispensa de garantía.....	161
III.1.4. Zona de validez	162
III.1.5. Cuadro de las distintas garantías	163
III.2. Disposiciones generales	164
III.2.1. Necesidad de una garantía.....	164
III.2.1.1. Introducción	164
III.2.1.2. Incumplimientos.....	164
III.2.2. Cálculo del importe de la garantía.....	165

III.2.2.1. Introducción	165
III.2.2.2. Cálculo	165
III.2.3. Fiador	166
III.2.3.1. Introducción	166
III.2.3.2. Constitución y autorización.....	166
III.2.3.3. Responsabilidad	167
III.2.3.4. Revocación de la autorización del fiador o del compromiso y rescisión del compromiso	168
III.3. Garantía individual	169
III.3.1. Depósito en efectivo.....	169
III.3.1.1. Introducción	169
III.3.1.2. Devolución	169
III.3.2. Garantía individual en forma de compromiso suscrito por un fiador	170
III.3.3. Garantía individual mediante títulos (TC32)	170
III.3.3.1. Responsabilidad y aprobación.....	170
III.3.3.2. Notificación.....	171
III.3.3.3. Títulos (TC32).....	171
III.4. Garantía global y dispensa de garantía	173
III.4.1. Disposiciones generales	173
III.4.1.1. Introducción	173
III.4.1.2. Condiciones generales.....	173
III.4.1.3. Cálculo del importe de referencia	173
III.4.1.4. Importe de la garantía.....	174
III.4.1.5. Certificado de garantía	174
III.4.1.6. Obligaciones del titular del régimen y revisión del importe de referencia	175
III.4.1.7. Utilización de la garantía global.....	176
III.4.1.8. Prohibición temporal relativa a la utilización de la garantía global.....	176
III.4.1.8.1. Garantía individual de uso múltiple (exclusivamente para países de tránsito común).....	177
III.4.1.8.2. Excepción de la decisión que prohíbe temporalmente la utilización de la garantía global o de la garantía global con un importe reducido (incluida la dispensa).....	178
III.4.1.9. Anulación y revocación de la autorización	179
III.4.2. Reducción del importe de la garantía y dispensa de garantía	179
III.4.2.1. Introducción	179
III.4.2.2. Criterios de la reducción	179
III.5. Instrucciones nacionales específicas (reservado)	180
III.6. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas.....	180
III.7. Anexos.....	180
III.7.1. Lista de fiadores autorizados para emitir títulos de garantía individual TC32.....	181
III.7.2. Lista de vías navegables.....	181
PARTE IV. RÉGIMEN DE TRÁNSITO ORDINARIO A TRAVÉS DEL NCTS (NUEVO SISTEMA DE TRÁNSITO INFORMATIZADO).....	183

CAPÍTULO 1. LA DECLARACIÓN DE TRÁNSITO ORDINARIA.....	184
IV.1.1. Introducción	184
IV.1.2. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente	184
IV.1.3. El NCTS	185
IV.1.3.1. Organización del NCTS	185
IV.1.3.2. Alcance del NCTS	186
IV.1.3.3. Acceso de los operadores al NCTS.....	186
IV.1.4. Procedimiento de declaración	186
IV.1.4.1. Carga	186
IV.1.4.2. Declaración de tránsito (IE015)	188
IV.1.4.2.1. Impreso y forma de cumplimentar la declaración de tránsito	188
IV.1.4.2.2. Envíos mixtos.....	189
IV.1.4.2.3. Presentación de la declaración de tránsito	189
IV.1.4.2.4. Declaración de tránsito/seguridad.....	190
IV.1.5. Situaciones específicas.....	192
IV.1.5.1. Acuerdos entre la Unión y otros países sobre los datos relacionados con la seguridad y la protección.....	192
IV.1.5.2. Normas aplicables a las mercancías provistas de envases	193
IV.1.5.3. Mercancías que lleven consigo los viajeros o que se encuentren en su equipaje	197
IV.1.5.4. Transporte de mercancías de la Unión que tengan como destino un país de tránsito, procedan del mismo o lo atraviesen	198
IV.1.6. Excepciones (<i>pro memoria</i>)	201
IV.1.7. Instrucciones nacionales específicas (reservado).....	201
IV.1.8. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas.....	201
IV.1.9. Anexos.....	201
CAPÍTULO 2. TRÁMITES EN LA ADUANA DE PARTIDA.....	202
IV.2.1. Introducción	202
IV.2.2. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente	202
IV.2.3. Descripción del procedimiento en la aduana de partida.....	202
IV.2.3.1. Admisión y registro de la declaración de tránsito.....	203
IV.2.3.2. Rectificación de la declaración de tránsito	204
IV.2.3.3. Invalidación de la declaración de tránsito.....	205
IV.2.3.4. Verificación de la declaración de tránsito y control de las mercancías	206
IV.2.3.5. Itinerario para la circulación de las mercancías	207
IV.2.3.6. Plazo para la presentación de las mercancías.....	208
IV.2.3.7. Medios de identificación	209
IV.2.3.7.1. Introducción	209

IV.2.3.7.2. Métodos de precintado	211
IV.2.3.7.3. Características de los precintos	211
IV.2.3.7.4. Utilización de precintos de un modelo especial.....	213
IV.2.3.8. Levante de las mercancías.....	213
IV.2.3.8.1. Documentación en el momento del levante de la mercancía	214
IV.2.3.9. Ultimación del régimen de tránsito.....	214
IV.2.4. Situaciones específicas	214
IV.2.5. Excepciones (<i>pro memoria</i>)	215
IV.2.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado).....	215
IV.2.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas.....	215
IV.2.7.1. ATIS.....	215
IV.2.7.2. SMS.....	215
IV.2.8. Anexos.....	215
CAPÍTULO 3. TRÁMITES E INCIDENTES DURANTE LA CIRCULACIÓN DE MERCANCÍAS EN EL MARCO DE UNA OPERACIÓN DE TRÁNSITO COMÚN/DE LA UNIÓN.....	216
IV.3.1. Introducción	216
IV.3.2. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente	216
IV.3.3. Trámites en caso de incidentes y en la aduana de paso.....	216
IV.3.3.1. Trámites en caso de incidentes.....	217
IV.3.3.2. Trámites en la aduana de paso	219
IV.3.3.2.1. Aduana de paso	219
IV.3.3.2.2. Trámites en la aduana de paso	223
IV.3.3.2.3. Cambio de aduana de paso.....	224
IV.3.3.2.4. Medidas en caso de irregularidades graves.....	225
IV.3.4. Situaciones específicas (<i>pro memoria</i>)	225
IV.3.5. Excepciones (<i>pro memoria</i>)	225
IV.3.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado).....	225
IV.3.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas.....	225
IV.3.8. Anexos.....	225
CAPÍTULO 4. TRÁMITES EN LA ADUANA DE DESTINO.....	226
IV.4.1. Introducción	226
IV.4.2. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente	226

IV.4.3. Trámites en la aduana de destino	227
IV.4.3.1. Presentación de las mercancías	227
IV.4.3.2. Control de la finalización del régimen de tránsito	229
IV.4.4. Situaciones específicas	234
IV.4.4.1. Expedición de un recibo	234
IV.4.4.2. Emisión de una prueba alternativa	236
IV.4.4.3. Presentación de las mercancías y los documentos fuera de los días y las horas de apertura y en un lugar distinto de la aduana de destino	236
IV.4.4.4. Irregularidades	237
IV.4.4.4.1. Irregularidades en los precintos	237
IV.4.4.4.2. Otras irregularidades	237
IV.4.4.5. Cambio de la aduana de destino/desvío	238
IV.4.5. Presentación de las mercancías y el DAT fuera de plazo	240
IV.4.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado)	241
IV.4.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas	241
IV.4.8. Anexos	241
IV.4.8.1. Mensajes estructurados y contenido del intercambio de información	241
IV.4.8.2. Códigos de país	241
IV.4.8.3. Códigos de los embalajes	241
CAPÍTULO 5. ANDORRA, SAN MARINO Y LOS TERRITORIOS	
EXCLUIDOS DEL TERRITORIO FISCAL DE LA UNIÓN	242
IV.5.1. Introducción	242
IV.5.2. Andorra	242
IV.5.2.1. Antecedentes y legislación	242
IV.5.2.2. Trámites	243
IV.5.2.2.1. Mercancías incluidas en los capítulos 1 a 24 del Sistema Armonizado	243
IV.5.2.2.2. Mercancías incluidas en los capítulos 25 a 97 del Sistema Armonizado	245
IV.5.3. San Marino	249
IV.5.3.1. Antecedentes y legislación	249
IV.5.3.2. Trámites	249
IV.5.4. Territorios fiscales especiales	251
IV.5.4.1. Antecedentes y legislación	251
IV.5.4.2. Régimen de tránsito interno de la Unión	253
IV.5.5. Excepciones (<i>pro memoria</i>)	254
IV.5.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado)	254
IV.5.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas	254
IV.5.8. Anexos (<i>pro memoria</i>)	254

PARTE V. PROCEDIMIENTO DE CONTINUIDAD DE LAS ACTIVIDADES PARA EL TRÁNSITO COMÚN/DE LA UNIÓN	255
CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN	255
V.1.1. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente	255
V.1.2. Declaración de tránsito en caso de procedimiento de continuidad de las actividades	256
V.1.3. Sello utilizado en caso de aplicarse el procedimiento de continuidad de las actividades	256
V.1.4. Fallo temporal del NCTS en la aduana de partida.....	256
V.1.5. Fallo temporal del sistema informatizado utilizado por el titular del régimen	257
V.1.6. Procedimientos	257
V.1.6.1. Partida: procedimiento ordinario.....	257
V.1.6.2. Partida: expedidor autorizado.....	258
V.1.6.3. Destino: procedimiento ordinario.....	258
V.1.6.4. Destino: destinatario autorizado	259
V.1.7. Instrucciones nacionales específicas (reservado)	259
V.1.8. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas	259
V.1.9. Anexos	259
V.1.9.1. Sello utilizado en caso de aplicarse el procedimiento de continuidad de las actividades	260
CAPÍTULO 2. INSTRUCCIONES GENERALES EN RELACIÓN CON EL DOCUMENTO ÚNICO ADMINISTRATIVO Y EL DOCUMENTO DE ACOMPAÑAMIENTO DE TRÁNSITO	268
CAPÍTULO 3. LA DECLARACIÓN DE TRÁNSITO ORDINARIA.....	269
V.3.1. Introducción.....	269
V.3.2. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente	270
V.3.3. Procedimiento de declaración.....	270
V.3.3.1. Declaración de tránsito en soporte papel.....	271
V.3.3.1.1. Impresos y forma de cumplimentar la declaración de tránsito en soporte papel en el DUA	271
V.3.3.1.2. Impreso y cumplimentación de las listas de carga	273
V.3.3.1.3. Impreso y cumplimentación de la declaración de tránsito en soporte papel en forma de DAT	275

V.3.3.1.4. Envíos mixtos	275
V.3.3.1.5. Firma de la declaración de tránsito.....	276
V.3.4. Situaciones específicas (<i>pro memoria</i>).....	278
V.3.4.1. Normas aplicables a las mercancías provistas de envases	278
V.3.4.2. Mercancías que lleven consigo los viajeros o que se encuentren en su equipaje	278
V.3.4.3. Transporte de mercancías de la Unión que tengan como destino un país de tránsito, procedan del mismo o lo atraviesen	278
V.3.4.4. Duplicados.....	278
V.3.5. Excepciones (<i>pro memoria</i>).....	279
V.3.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado)	279
V.3.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas	279
V.3.8. Anexos	279
CAPÍTULO 4. TRÁMITES EN LA ADUANA DE PARTIDA.....	280
V.4.1. Introducción.....	280
V.4.2. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente	280
V.4.3. Descripción del procedimiento en la aduana de partida	280
V.4.3.1. Presentación de la declaración de tránsito en soporte papel	281
V.4.3.2. Presentación de una garantía	282
V.4.3.3. Admisión y registro de la declaración de tránsito	283
V.4.3.4. Rectificación de la declaración de tránsito.....	283
V.4.3.5. Invalidación de la declaración de tránsito	284
V.4.3.6. Verificación de la declaración de tránsito y control de las mercancías.....	285
V.4.3.7. Itinerario para la circulación de las mercancías	286
V.4.3.8. Plazo para la presentación de las mercancías.....	287
V.4.3.9. Medios de identificación	288
V.4.3.9.1. Introducción.....	288
V.4.3.9.2. Métodos de precintado	290
V.4.3.9.3. Características de los precintos	290
V.4.3.9.4. Utilización de precintos de un modelo especial	291
V.4.3.10. Levante de las mercancías	292
V.4.4. Situaciones específicas (<i>pro memoria</i>).....	293
V.4.5. Excepciones (<i>pro memoria</i>)	294
V.4.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado)	294
V.4.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas.....	294
V.4.8. Anexos.....	294
V.4.8.1. Mención «Dispensa»	295
V.4.8.2. Indicación «Conforme».....	295

CAPÍTULO 5. TRÁMITES E INCIDENTES DURANTE LA CIRCULACIÓN DE MERCANCÍAS EN EL MARCO DE UNA OPERACIÓN DE TRÁNSITO COMÚN/DE LA UNIÓN.....	296
V.5.1. Introducción.....	296
V.5.2. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente	296
V.5.3. Trámites en caso de incidentes y en la aduana de paso.....	296
V.5.3.1. Trámites en caso de incidentes durante la circulación de mercancías	297
V.5.3.2. Trámites en la aduana de paso.....	298
V.5.3.2.1. Aduana de paso	299
V.5.3.2.2. Trámites en la aduana de paso.....	300
V.5.3.2.3. Medidas en caso de irregularidades graves	301
V.5.4. Situaciones específicas (<i>pro memoria</i>).....	301
V.5.5. Excepciones (<i>pro memoria</i>)	301
V.5.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado).....	301
V.5.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas.....	301
V.5.8. Anexos.....	301
CAPÍTULO 6. TRÁMITES EN LA ADUANA DE DESTINO.....	302
V.6.1. Introducción.....	302
V.6.2. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente	302
V.6.3. Trámites en la aduana de destino	303
V.6.3.1. Presentación de las mercancías junto con los documentos	303
V.6.3.2. Control de la finalización del régimen	304
V.6.4. Situaciones específicas	308
V.6.4.1. Expedición de un recibo	309
V.6.4.2. Emisión de una prueba alternativa	310
V.6.4.3. Presentación de las mercancías y los documentos fuera de los días y horas de apertura y en un lugar distinto de la aduana de destino	312
V.6.4.4. Irregularidades.....	313
V.6.4.4.1. Irregularidades en los precintos.....	313
V.6.4.4.2. Otras irregularidades	313
V.6.4.5. Cambio de aduana de destino.....	314
V.6.5. Presentación de las mercancías y la declaración de tránsito fuera de plazo.....	316
V.6.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado).....	316
V.6.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas.....	316
V.6.8. Anexos.....	316
V.6.8.1. Indicación normalizada «Conforme»	317
V.6.8.2. Indicación «Prueba alternativa»	317
V.6.8.3. Lista de oficinas centralizadoras para la devolución del ejemplar n.º 5 del DUA o de segundas copias del DAT	318
V.6.8.4. Mención «Diferencias»	319
V.6.8.5. Mención «Diferencia».....	322
V.6.8.6. Mención «Investigación en curso».....	322
V.6.8.7. Mención «Tributos percibidos»	322
V.6.8.8. Mención «Diferencias»: mercancías presentadas en la aduana (nombre y país)».....	323

V.6.8.9. Mención «Salida de ... sometida a restricciones o imposiciones en virtud del (de la) Reglamento/Directiva/Decisión n.º ...».....	324
PARTE VI. SIMPLIFICACIONES.....	326
VI.1. Introducción	326
VI.2. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente	326
VI.2.1. Tipos de simplificaciones del tránsito y condiciones.....	327
VI.2.2. Procedimiento de autorización.....	334
VI.2.3. Control de la autorización	338
VI.2.4. Anulación, revocación y modificación de autorizaciones	339
VI.2.5. Suspensión de una autorización	340
VI.2.6. Reexamen de una autorización	342
VI.3. Descripción de las simplificaciones	342
VI.3.1. Garantía global y dispensa de garantía	344
VI.3.2. Utilización de precintos de un modelo especial.....	344
VI.3.3. Expedidor autorizado	346
VI.3.3.1. Introducción	346
VI.3.3.2. Autorización.....	346
VI.3.3.3. Procedimientos.....	348
VI.3.3.3.1. Procedimiento de tránsito ordinario: obligaciones del expedidor autorizado	348
VI.3.3.3.2. Procedimiento de continuidad de las actividades: obligaciones del expedidor autorizado	349
VI.3.4. Destinatario autorizado	354
VI.3.4.1. Introducción	354
VI.3.4.2. Autorización.....	354
VI.3.4.3. Depósito temporal.....	355
VI.3.4.4. Procedimientos.....	356
VI.3.4.4.1. Procedimiento de tránsito ordinario	356
VI.3.4.4.2. Procedimiento de continuidad de las actividades	357
VI.3.5. Mercancías transportadas por ferrocarril	359
VI.3.5.1. Simplificaciones aplicables a los procedimientos de tránsito por ferrocarril.....	359
VI.3.5.2. El procedimiento ordinario para ferrocarril y sus particularidades.....	359
VI.3.5.3. Procedimiento de tránsito en soporte papel para ferrocarril (disposición transitoria)	362
VI.3.5.3.1. Introducción	362
VI.3.5.3.2. Condiciones para el uso de la carta de porte CIM en soporte papel como declaración de tránsito	363
VI.3.5.3.3. Empresas ferroviarias autorizadas	364
VI.3.5.3.4. Utilización del régimen de tránsito en soporte papel.....	367
VI.3.5.3.5. Supervisión de transportes según el procedimiento de tránsito en soporte papel para el ferrocarril.....	379
VI.3.5.3.6. Garantía en el contexto del procedimiento simplificado de tránsito ferroviario	382
VI.3.5.3.7. Posibles escenarios.....	385

VI.3.5.4. Otros procedimientos de tránsito ferroviario en soporte papel (disposición transitoria).....	390
VI.3.5.5. T2-Corredor	390
VI.3.6. Mercancías transportadas por vía aérea utilización de manifiestos en soporte papel para incluir mercancías en el régimen de tránsito común/de la Unión	391
VI.3.6.1. Introducción	391
VI.3.6.2. Utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea	392
VI.3.6.2.1. Autorización para la utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea	393
VI.3.6.2.2. Utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea.....	394
VI.3.6.2.3. Utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea.....	396
VI.3.6.3. Utilización del régimen de tránsito común/de la Unión basado en un manifiesto electrónico para las mercancías transportadas por vía aérea	398
VI.3.6.4. Casos particulares (relacionados con la utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea).....	398
VI.3.6.4.1. Transporte efectuado por empresas de transporte urgente.....	403
VI.3.7. Mercancías transportadas por vía marítima	404
VI.3.7.1. Introducción	404
VI.3.7.2. Utilización de los regímenes de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima	405
VI.3.7.2.1. Autorización para la utilización de los regímenes de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima.....	406
VI.3.7.2.2. Utilización de los regímenes de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima	407
VI.3.7.2.3. Ejemplos.....	411
VI.3.7.4. Casos particulares (relacionados con la utilización del régimen de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima)	412
VI.3.7.4.1. Grupaje.....	412
VI.3.7.4.2. Circulación de mercancías por vía marítima en buques que presten servicios que no sean servicios de transporte marítimo regular	416
VI.3.8. Procedimientos simplificados basados en el artículo 6 del Convenio	417
VI.3.9. Mercancías transportadas por vía aérea: empleo de un documento de transporte electrónico (DTE) como declaración de tránsito para incluir mercancías en el régimen de tránsito común/de la Unión.....	417
VI.3.9.1. Introducción	417
VI.3.9.2. Información general	418
VI.3.9.3. Autorización para utilizar el DTE.....	418
VI.3.9.4. Normas de procedimiento para utilizar el DTE	422
VI.3.9.4.1. Datos necesarios para el DTE	422
VI.3.9.4.2. Procedimiento en la aduana de partida	429
VI.3.9.4.3. Procedimiento en la aduana de destino	432

VI.3.10. Mercancías transportadas por vía marítima: empleo de un DTE como declaración de tránsito para incluir mercancías en el régimen de tránsito de la Unión	435
VI.3.10.1. Introducción	435
VI.3.10.2. Información general	436
VI.3.10.3. Autorización para utilizar el DTE	437
VI.3.10.4. Normas de procedimiento para utilizar el DTE	441
VI.3.10.4.1. Datos necesarios para el DTE	441
VI.3.10.4.2. Procedimiento en la aduana de partida	446
VI.3.10.4.3. Procedimiento en la aduana de destino	449
VI.4. Situaciones específicas (<i>pro memoria</i>)	453
VI.5. Excepciones (<i>pro memoria</i>)	453
VI.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado)	453
VI.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas.....	453
VI.8. Anexos.....	453
VI.8.1. Modelo de sello especial utilizado por un expedidor autorizado.....	454
VI.8.2. Exenciones a la utilización del sello especial (IT)	454
VI.8.3. Lista de aeropuertos y aduanas de control	454
VI.8.4. Modelo de autorización para la utilización del régimen de tránsito común/de la Unión basado en un manifiesto electrónico para las mercancías transportadas por vía aérea	455
VI.8.5. Diagrama de flujo de grupaje aéreo	455
VI.8.6. Modelo de autorización para la utilización de los regímenes de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima	456
VI.8.7. Diagrama de flujo de grupaje marítimo	460
VI.8.8. Procedimientos de comunicación simplificados	461
VI.8.9. Lista de autoridades responsables del procedimiento de consulta cuando el DTE se utiliza como declaración de tránsito para el transporte de mercancías por vía aérea	462
VI.8.10. Modelo de carta de consulta para el DTE	463
VI.8.11. Lista de autoridades responsables del procedimiento de consulta cuando el DTE se utiliza como declaración de tránsito para el transporte de mercancías por vía marítima	465
VI.8.12. Cuadro de correspondencias CIM – CIM/SMGS	466
VI.8.13. Declaraciones de las empresas ferroviarias	467
PARTE VII. ULTIMACIÓN DEL RÉGIMEN DE TRÁNSITO Y PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN	469
VII.1. Introducción, legislación y principios generales.....	470
VII.1.1. Introducción.....	470
VII.1.2. Legislación y principios generales.....	470
VII.1.2.1. Fuentes legislativas.....	470
VII.1.2.2. Principios generales	470

VII.1.2.2.1. Finalización y ultimación de la operación de tránsito	471
VII.1.2.2.2. Procedimiento de investigación a efectos de control de la finalización del régimen	471
VII.1.2.2.3. Intercambio de información.....	473
VII.2. Ultimación del régimen de tránsito y solicitud de información sobre la situación.....	473
VII.2.1. Introducción.....	473
VII.2.2. Condiciones para la ultimación	473
VII.2.3. Efectos de la ultimación.....	474
VII.2.4. Modalidades de ultimación.....	474
VII.2.5. Solicitud de información sobre la situación y respuesta a la misma	475
VII.3. Procedimiento de investigación	477
VII.3.1. Introducción.....	477
VII.3.2. Inicio del procedimiento de investigación con el titular del régimen.....	478
VII.3.2.1. Objetivos de la solicitud de información	479
VII.3.2.2. Procedimiento general para la solicitud de información al titular del régimen.....	479
VII.3.2.3. Procedimiento para la solicitud de información en caso de procedimientos simplificados propios de determinados modos de transporte	480
VII.3.3. Prueba alternativa de la finalización del régimen.....	481
VII.3.3.1. Prueba alternativa de la presentación de las mercancías en la aduana de destino o ante un destinatario autorizado	482
VII.3.3.2. Prueba alternativa de la inclusión de las mercancías en un régimen aduanero en un tercer país	484
VII.3.4. Investigación con la aduana de destino	486
VII.3.4.1. Autoridad competente y plazo para iniciar la solicitud de investigación	486
VII.3.4.2. Envío del mensaje «Solicitud de investigación» (IE142).....	487
VII.3.4.2.1. Empleo de los mensajes para el intercambio de información.....	487
VII.3.4.3. Anulación del mensaje «Solicitud de investigación» (IE142).....	488
VII.3.4.4. Respuesta del país de destino	488
VII.3.4.4.1. Búsqueda en los registros	488
VII.3.4.4.2. Resultado de la búsqueda en los registros	489
VII.3.4.4.3. Plazo de respuesta en caso de que el procedimiento de investigación se haya iniciado con la aduana de destino	491
VII.3.4.4.4. Códigos de respuesta a la solicitud de investigación.....	491
VII.3.4.5. Solicitud al titular del régimen del procedimiento tras el inicio de la investigación con la aduana de destino	492
VII.3.4.6. Consecuencias de los resultados del procedimiento de investigación.....	493
VII.4. Procedimiento de continuidad de las actividades	494
VII.4.1. Aviso de investigación en caso de procedimiento de continuidad de las actividades o simplificado propio de determinados modos de transporte.....	495
VII.4.1.1. Introducción.....	495
VII.4.1.2. Inicio del procedimiento de investigación con el titular del régimen.....	496
VII.4.1.3. Autoridad competente y plazo para lanzar el aviso de investigación.....	497
VII.4.1.4. Aviso de investigación TC20.....	497
VII.4.1.5. Respuesta del país de destino al aviso de investigación	498

VII.4.1.6. Respuesta de la aduana de paso al aviso de investigación.....	501
VII.4.1.7. Consecuencias del procedimiento de investigación	502
VII.5. Procedimiento de control <i>a posteriori</i>	503
VII.5.1. Objetivos y métodos de control <i>a posteriori</i>	503
VII.5.2. Documentos objeto de control	504
VII.5.2.1. Declaraciones de tránsito (procedimiento de continuidad de las actividades).....	504
VII.5.2.2. Documento de transporte electrónico como declaración de tránsito	504
VII.5.2.3. Prueba alternativa	505
VII.5.2.4. Documentos T2L	505
VII.5.2.5. Documentos comerciales equivalentes al documento T2L	506
VII.5.3. Consecuencias del control	506
VII.6. Excepciones (<i>pro memoria</i>).....	506
VII.7. Instrucciones nacionales específicas (reservado).....	506
VII.8. Anexos	506
VII.8.1. Lista de autoridades competentes	506
VII.8.2. Modelo de carta de petición de información al titular del régimen.....	508
VII.8.3. Modelo de aviso de investigación TC20 y notas explicativas de su utilización	510
VII.8.4. Modelo de impreso de envío de información TC20 <i>BIS</i>	515
VII.8.5. Modelo de solicitud de control <i>a posteriori</i> TC21	516
VII.8.6. Modelo de solicitud de control <i>a posteriori</i> TC21 <i>BIS</i>	518
VII.8.7. Ejemplos de situaciones en el procedimiento de investigación.....	520
PARTE VIII. DEUDA Y RECAUDACIÓN DE LA DEUDA.....	522
VIII.1. Alcance de las disposiciones	522
VIII.1.1. Definiciones.....	522
VIII.1.2. Distinción entre disposiciones financieras y disposiciones penales.....	523
VIII.2. Existencia/ausencia de una deuda, casos de incumplimiento e identificación de los deudores y los fiadores.....	523
VIII.2.1. Existencia/ausencia de una deuda	523
VIII.2.1.1. ¿Cuándo se origina la deuda?	523
VIII.2.1.1.1. Sustracción de las mercancías al régimen de tránsito	523
VIII.2.1.1.2. Incumplimiento de las condiciones	524
VIII.2.2. Casos de incumplimiento del régimen	524
VIII.2.2.1. Situaciones de sustracción.....	524
VIII.2.2.2. Situaciones que no representan sustracciones	525
VIII.2.2.3. Situaciones en las que no se cumplen una o varias condiciones a las que se supedita la inclusión de las mercancías en el régimen	525
VIII.2.2.4. Deuda contraída en relación con el régimen de tránsito	526
VIII.2.3. Extinción de la deuda	527
VIII.2.4. Identificación de los deudores y fiadores	528
VIII.2.4.1. ¿Quién es el deudor?	528
VIII.2.4.2. Acciones contra los deudores	529

VIII.2.4.3. Responsabilidad conjunta y solidaria de los distintos deudores.....	529
VIII.2.4.4. Notificación al deudor	530
VIII.2.4.5. Acciones contra el fiador.....	530
VIII.2.4.5.1. Responsabilidad del fiador y liberación	530
VIII.2.4.5.2. Responsabilidad limitada del fiador	531
VIII.2.4.5.3. Notificación al fiador.....	531
VIII.2.4.6. Cálculo del importe de la deuda	533
VIII.3. Recaudación de la deuda	535
VIII.3.1. Análisis general	536
VIII.3.2. Determinación de la autoridad competente para el cobro	536
VIII.3.2.1. Autoridad competente para el cobro	536
VIII.3.2.2. Lugar donde se origina la deuda.....	536
VIII.3.2.2.1. Lugar en que se producen los hechos que originan la deuda	536
VIII.3.2.2.2. Lugar donde las autoridades competentes concluyen que las mercancías se encuentran en una situación que da origen a la deuda	537
VIII.3.2.2.3. Lugar determinado por defecto	537
VIII.3.3. Procedimiento de recaudación.....	540
VIII.3.3.1. Mensajes de intercambio de información.....	540
VIII.3.3.2. Intercambio de información y cooperación con vistas a la recaudación	541
VIII.3.3.3. Solicitud de recaudación por parte de las autoridades competentes de partida.....	542
VIII.3.3.4. Solicitud de recaudación por parte de otra autoridad competente.....	542
VIII.3.3.5. Aceptación de la recaudación por parte de la autoridad requerida.....	543
VIII.3.3.6. Comunicación del inicio del procedimiento de recaudación.....	545
VIII.3.4. Determinación <i>a posteriori</i> del lugar de origen de una deuda	547
VIII.3.4.1. Nuevas pruebas tras el inicio del procedimiento de recaudación.....	547
VIII.3.4.2. Nueva autoridad competente y nueva acción de recaudación	548
VIII.3.4.3. Consecuencias para la acción de recaudación inicial	548
VIII.3.4.4. Consecuencias para la recaudación	549
VIII.3.4.4.1. Notificación a las aduanas de partida y de garantía en caso de recaudación o ultimación.....	549
VIII.3.4.4.2. Notificación al fiador en caso de recaudación o ultimación	549
VIII.4. Situaciones específicas (<i>pro memoria</i>).....	550
VIII.5. Excepciones (<i>pro memoria</i>).....	550
VIII.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado)	550
VIII.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas	550
VIII.8. Anexos.....	550
VIII.8.1. Lista de autoridades responsables de la recaudación en el procedimiento de continuidad de las actividades	550
VIII.8.2. Nota informativa TC24 y nota de recaudación TC25	551
VIII.8.3. Solicitud de dirección o direcciones TC30.....	556
PARTE IX. EL RÉGIMEN TIR (APLICABLE DENTRO DE LA UNIÓN)	558
IX.1. TIR (Transports Internationaux Routiers).....	558

IX.1.1. Antecedentes y legislación.....	558
IX.1.2. Principios del régimen TIR	559
IX.2. Autorizaciones.....	560
IX.2.1. Autorización de las asociaciones garantes	560
IX.2.1.1. Proceso de autorización	561
IX.2.1.2. Criterios de autorización	561
IX.2.1.3. Acuerdo por escrito	561
IX.2.1.4. Control de la autorización.....	561
IX.2.2. Autorización de los titulares de cuadernos TIR	562
IX.2.2.1. Proceso de autorización	562
IX.2.2.2. Corresponsabilidad en el proceso de autorización.....	562
IX.2.2.2.1. Controles de las autoridades aduaneras	563
IX.2.2.2.2. Control de la autorización	563
IX.2.2.3. Revocación de la autorización	564
IX.2.2.3.1. Contraposición del uso del artículo 38 y del artículo 6, apartado 4.....	564
IX.2.2.3.2. Aplicación del artículo 38 del Convenio TIR	565
IX.2.2.3.3. Aplicación del artículo 6, apartado 4, del Convenio TIR	565
IX.2.2.3.4. Notificación a la Comisión Europea y a los Estados miembros	566
IX.2.2.4. Notificación de las decisiones de restablecer el acceso al régimen TIR.....	566
IX.3. Garantías.....	566
IX.3.1. Introducción	567
IX.3.2. Importe de la garantía	567
IX.3.2.1. Importe máximo de la garantía	567
IX.3.2.2. Normas relativas al tipo de cambio.....	567
IX.3.3. Cobertura de la garantía	567
IX.3.4. Responsabilidad de las asociaciones garantes de la Unión.....	568
IX.4. Trámites en la aduana de partida o entrada	568
IX.4.1. Introducción	569
IX.4.2. Aceptación de la información recogida en el cuaderno TIR.....	570
IX.4.3. Seguridad de los vehículos o contenedores.....	572
IX.4.3.1. Recomendación sobre el uso de un sistema de códigos para informar de los defectos en las observaciones del certificado de aprobación	572
IX.4.4. Trámites en la aduana de partida o de entrada	572
IX.4.4.1. Uso adecuado del cuaderno TIR	573
IX.4.4.2. Recomendación relativa a la utilización del código SA	574
IX.4.4.3. Prueba del estatuto aduanero de mercancías de la Unión	574
IX.4.4.4. Presentación de una garantía.....	575
IX.4.4.5. Precintado de vehículos o contenedores	575
IX.4.4.6. Plazos	575
IX.4.4.7. Itinerario de las mercancías que circulen en el marco de una operación TIR	576
IX.4.4.8. Levante para una operación TIR.....	576
IX.4.5. Carga intermedia	577
IX.4.5.1. Suspensión temporal del transporte TIR.....	578
IX.4.6. Discrepancias	578
IX.4.6.1. Tratamiento de las discrepancias	578
IX.4.6.2. Discrepancias detectadas por la aduana de partida	579

IX.4.6.3. Discrepancias detectadas por la aduana de entrada	579
IX.5. Trámites en la aduana de destino o de salida	580
IX.5.1. Introducción	581
IX.5.2. Ultimación de la operación TIR por parte de la aduana de partida o de entrada	581
IX.5.3. Trámites en la aduana de destino o de salida	581
IX.5.4. Cambio de la aduana de destino o de salida.....	582
IX.5.5. Incidencias durante la circulación de las mercancías y utilización del acta de comprobación	584
IX.5.6. Irregularidades constatadas en la aduana de destino o de salida.....	585
IX.5.6.1. Irregularidades en las mercancías	585
IX.5.6.2. Irregularidades en los precintos	586
IX.5.6.3. Otras irregularidades	586
IX.5.7. Sistema de control de los cuadernos TIR.....	586
IX.5.8. Descarga intermedia.....	587
IX.5.9. Tratamiento de los transportes TIR rechazados	588
IX.6. Procedimiento de investigación	589
IX.6.1. Medidas previas al procedimiento de investigación	589
IX.6.2. Procedimiento de investigación	589
IX.6.3. Prueba alternativa de la finalización	591
IX.6.4. Deuda y recaudación.....	592
IX.6.4.1. Identificación del responsable o los responsables directos.....	592
IX.6.4.2. Recaudación de la deuda o demás gravámenes	593
IX.6.5. Reclamación contra la asociación garante	593
IX.6.6. Aplicación de los artículos 163 a 164 del AE.....	594
IX.6.6.1. Transferencia de la responsabilidad de recaudación de la deuda.....	594
IX.7. Destinatario autorizado	595
IX.7.1. Introducción	595
IX.7.2. Facultad para romper o retirar los precintos aduaneros	595
IX.7.3. Llegada de las mercancías.....	596
IX.7.4. Presentación del cuaderno TIR	596
IX.7.5. Visado y restitución del cuaderno TIR a su titular.....	596
IX.8. Anexos de la parte IX.....	598
IX.8.1. Centros de coordinación en la Unión ()	598
IX.8.2. Tabla de correspondencias	599
IX.8.3. Cumplimentación del cuaderno TIR	601
IX.8.4. Operaciones TIR en circunstancias especiales (procedimiento de emergencia/continuidad de las actividades)	609
IX.8.5. Notificación por escrito.....	612
IX.8.6. Modelo de aviso de investigación.....	614
IX.8.7. Modelo de Acuerdo/Compromiso UE	616
IX.8.8. Modelo de sello para el procedimiento de emergencia/continuidad de las actividades	618
IX.8.9. Ejemplos de casos de presentación de los datos del cuaderno TIR por medios electrónicos	618

Lista de abreviaturas más comunes

AAC	Arancel aduanero común (CE)
AD	Reglamento Delegado (UE) 2015/2446 de la Comisión, de 28 de julio de 2015, por el que se completa el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo con normas de desarrollo relativas a determinadas disposiciones del Código Aduanero de la Unión
ADT	Reglamento Delegado (UE) 2016/341 de la Comisión, de 17 de diciembre de 2015, por el que se completa el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a las normas transitorias para determinadas disposiciones del Código aduanero de la Unión mientras no estén operativos los sistemas electrónicos pertinentes y por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2015/2446 (DO L 69 de 15.3.2016, p. 1).
AE	Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión, de 24 de noviembre de 2015, por el que se establecen normas de desarrollo de determinadas disposiciones del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el código aduanero de la Unión
AELC	Asociación Europea de Libre Comercio
AT	Austria
ATA	Cuaderno ATA (importación temporal)
BE	Bélgica
BG	Bulgaria/búlgaro
CAU	Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión (DO L 269 de 10.10.2013, p. 1)
CH	Suiza
CIM	<i>Contrat de transport international ferroviaire des marchandises</i> (Contrato de transporte internacional ferroviario de mercancías)
CMR	<i>Contrat de transport international de marchandises par Route</i> (Contrato de transporte internacional de mercancías por carretera)
Comisión	Comisión Europea

Convenio	Convenio relativo a un régimen común de tránsito, de 20 de mayo de 1987
Convenio del DUA	Convenio relativo a la simplificación de las formalidades en los intercambios de mercancías de 20 de mayo de 1987
CS	Checo
CY	Chipre
CZ	Chequia
DA	Danés
DAE	Documento de acompañamiento de exportación
DAT	Documento de acompañamiento de tránsito
DATS	Documento de acompañamiento de tránsito/seguridad
DE	Alemania/alemán
DK	Dinamarca
DO	Diario Oficial
DSE	Declaración sumaria de entrada
DUA	Documento único administrativo
e-DA	Documento administrativo electrónico
EE	Estonia/estonio
EL	Griego
EN	Inglés
ES	España/español
FI	Finlandia /finés
FR	Francia/francés
GR	Grecia
HR	Croacia/croata
HU	Hungría/húngaro
IE	Irlanda
IED	Intercambio electrónico de datos
IRU	Unión Internacional de Transporte por Carretera
IS	Islandia/islandés
IT	Italia/italiano

LdA	Lista de artículos
LdATS	Lista de artículos de tránsito/seguridad
LT	Lituania/lituano
LU	Luxemburgo
LV	Letonia/letón
MK	República de Macedonia del Norte
MT	Malta/maltés
NCTS	Nuevo Sistema de Tránsito Informatizado
NL	Países Bajos/neerlandés
NO	Noruega/noruego
PL	Polonia/polaco
PT	Portugal/portugués
RO	Rumanía/rumano
RS	Serbia/serbio
SA	Sistema Armonizado de Designación y Codificación de las Mercancías
SE	Suecia
SI	Eslovenia
SK	Eslovaquia/eslovaco
SL	Esloveno
SV	Sueco
TIR	Cuaderno TIR (<i>Transport Internationaux Routiers</i>) (Transporte internacional de mercancías por carretera)
TR	Turquía/turco

Lista de definiciones

Aduana de destino	La aduana donde hay que presentar las mercancías incluidas en el régimen de tránsito para finalizarlo.		
Aduana de garantía	La aduana designada por las autoridades aduaneras de cada país para presentar las garantías.		
Aduana de partida	La aduana que acepta las declaraciones que incluyen las mercancías en el régimen de tránsito.		
Aduana de paso	La aduana situada en el punto de entrada o de salida, en función del tipo de sistema de tránsito que aplique. Véase más información en el cuadro que figura a continuación.		
		Tránsito común	Tránsito de la Unión
	Punto de entrada	A un país de tránsito común (Parte contratante del Convenio relativo a un régimen común de tránsito).	Al territorio aduanero de la Unión, cuando en el curso de una operación de tránsito las mercancías hayan atravesado un territorio situado fuera de su territorio.
	Punto de salida	De un país de tránsito común, cuando las mercancías abandonen el territorio aduanero de dicho país, en el curso de una operación de tránsito, por la frontera entre ese país y un país tercero (que no sea de tránsito común).	Del territorio aduanero de la Unión, cuando las mercancías abandonen ese territorio, en el curso de una operación de tránsito, a través de una frontera con un territorio que no sea un país común de tránsito.
Asociación Europea de Libre Comercio (AELC)	Grupo de países formado por Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza que comparten acuerdos de libre comercio.		
Autoridad competente	La autoridad aduanera o de otro tipo encargada de aplicar la normativa aduanera.		
Cuaderno ATA	Documento aduanero usado en la exportación temporal, el tránsito y la importación temporal de mercancías para fines		

		especiales, por ejemplo, en presentaciones, exposiciones y ferias, como equipos profesionales y muestras comerciales.
Declaración de tránsito		Acto por el cual una persona manifiesta, en la forma y modalidades establecidas, la voluntad de incluir una mercancía en el régimen de tránsito.
Destinatario autorizado		Persona autorizada a recibir (en sus locales o en otro lugar designado al efecto) mercancías incluidas en un procedimiento de tránsito sin necesidad de presentarlas en la aduana de destino. Dichas mercancías deben ir acompañadas del número de referencia maestro (NRM) correspondiente a la operación de tránsito en cuestión.
Documento administrativo electrónico (e-DA)		Únicamente para el tránsito de la Unión: documento de control usado en el movimiento de mercancías en libre práctica gravadas por impuestos especiales entre dos puntos de la UE.
Documento de acompañamiento de exportación (DAE)		<i>(Únicamente para la Unión)</i> Documento que acompaña a las mercancías en la tramitación de una declaración de exportación en la aduana de exportación hecha mediante el Sistema de Control de las Exportaciones. El DAE se ajusta al modelo y las notas que figuran en los apéndices H1 y H2 del anexo 9 del ADT.
Documento de acompañamiento de tránsito (DAT)	de de	Documento impreso en el NCTS que acompaña a las mercancías y que se basa en los datos de la declaración de tránsito. El DAT se ajusta al modelo y las notas de los anexos A3 y A4 del apéndice III del Convenio/apéndice F1 del anexo 9 del ADT.
Documento de acompañamiento de tránsito/seguridad (DATS)	de de	<i>Únicamente para el tránsito de la Unión</i> El DATS acompaña a las mercancías cuando la tramitación de la declaración de tránsito se realiza en la aduana de partida a través del NCTS y contiene datos sobre tránsito relacionados con la seguridad y la protección.

	El DATS se ajusta al modelo y las notas que figuran en el apéndice F3 del anexo 9 del ADT. No obstante, también puede imprimirse en países de tránsito común, siempre que la aduana de paso o de destino esté en la UE.
Documento único administrativo (DUA)	Documento extendido en varios ejemplares utilizado en la UE y en los países de tránsito común para incluir las mercancías en el régimen de tránsito, como parte del procedimiento de continuidad de las actividades (véase la parte V).
DUA BIS	Formulario usado como suplemento de los ejemplares del DUA cuando se declara más de un artículo en el marco de un procedimiento de continuidad de las actividades.
Estatuto aduanero	El estatuto de una mercancía como mercancía de la Unión o como mercancía no perteneciente a la Unión.
Expedidor autorizado	Persona autorizada a realizar operaciones de tránsito sin presentar las mercancías en la aduana de partida.
Garantía	Cobertura financiera constituida por el operador titular del régimen común de tránsito para garantizar que las autoridades aduaneras recauden los derechos de aduana y otros gravámenes.
Lista de artículos (LdA)	La LdA acompaña al DAT (documento de acompañamiento de tránsito) y a las mercancías en caso de tramitación de una declaración de tránsito correspondiente a más de un artículo de mercancía en la aduana de partida mediante el NCTS (Nuevo Sistema de Tránsito Informatizado). La LdA se ajusta al modelo y las notas que figuran en los anexos A5 y A6 del apéndice III del Convenio y en el apéndice F2 del anexo 9 del ADT.
Lista de artículos de tránsito/seguridad (LdATS)	Únicamente para el Tránsito de la Unión La LdATS acompaña al DATS y a las mercancías cuando: — la tramitación de una declaración de tránsito se realiza en la aduana de partida mediante el NCTS, — la declaración contiene varios artículos de mercancía, y — la declaración contiene datos sobre tránsito relacionados

	con la seguridad y la protección. La LdATS se ajusta al modelo y las notas que figuran en el apéndice F4 del anexo 9 del ADT. No obstante, también puede imprimirse en países de tránsito común, siempre que la aduana de paso o de destino esté en la UE.
Lista de carga	Documento que puede sustituir al DUA BIS cuando se transporte en tránsito más de un artículo en un procedimiento de continuidad de las actividades. La lista de carga se ajusta al modelo y las notas que figuran en el anexo B4 del apéndice III del Convenio y en el anexo 72-04 del AE.
Manifiesto	En el caso del transporte marítimo y aéreo, se trata del documento con la lista de las mercancías transportadas. Se puede usar a efectos aduaneros con autorización previa cuando contiene los datos necesarios, en particular sobre el estatuto aduanero de las mercancías y los datos de identificación.
Mercancías de la Unión	Mercancías incluidas en alguna de las siguientes categorías: — mercancías enteramente obtenidas en el territorio aduanero de la Unión y que no incorporan ninguna mercancía importada de países o territorios situados fuera de dicho territorio; — mercancías introducidas en el territorio aduanero de la Unión procedentes de países o territorios situados fuera de dicho territorio y que se despachan a libre práctica; — mercancías obtenidas o producidas en el territorio aduanero de la Unión tanto a partir de mercancías mencionadas solo en el segundo guion como de mercancías mencionadas en los guiones primero y segundo.
Mercancías no pertenecientes a la Unión	Las que no son mercancías de la Unión.
País de tránsito común	Cualquier país, excepto los Estados miembros de la UE, que sea Parte contratante del Convenio relativo a un régimen común de tránsito de 1987.

Parte contratante	Una de las Partes del Convenio relativo a un régimen común de tránsito, de 20 de mayo de 1987, y del Convenio relativo a la simplificación de formalidades en los intercambios de mercancías, de 20 de mayo de 1987. Estas Partes contratantes son ocho: la Unión Europea, Islandia, Noruega, Suiza, Turquía, Macedonia del Norte, Serbia y el Reino Unido.
Persona establecida en una Parte contratante	• Toda persona que tenga su residencia habitual en la Parte contratante (país de tránsito común). • Toda organización (persona jurídica o asociación de personas) con domicilio social, sede o establecimiento comercial permanente en la Parte contratante (país de tránsito común).
Régimen de tránsito de la Unión	Procedimiento aduanero que permite el transporte de mercancías entre puntos situados dentro de la UE.
Representación aduanera	Cualquier persona designada por otra persona para llevar a cabo las actuaciones y las formalidades exigidas de acuerdo con la legislación aduanera ante las autoridades aduaneras.
Tercer país	Cualquier país que no sea miembro de la UE o una Parte contratante del Convenio relativo a un régimen común de tránsito.
Territorio aduanero de la Unión	El territorio aduanero de la Unión comprende los territorios siguientes, incluidos su mar territorial, sus aguas interiores y su espacio aéreo: • el territorio del Reino de Bélgica, • el territorio de la República de Bulgaria, • el territorio de la República Checa, • el territorio del Reino de Dinamarca, salvo las Islas Feroe y Groenlandia, • el territorio de la República Federal de Alemania, salvo la isla de Heligoland y el territorio de Buesingen (Tratado de 23 de noviembre de 1964 entre la República Federal de Alemania y la Confederación Suiza), • el territorio de la República de Estonia, • el territorio de Irlanda, • el territorio de la República Helénica,

	• el territorio del Reino de España, salvo Ceuta y Melilla, • el territorio de la República Francesa y el territorio de Mónaco, tal y como se define en el Convenio aduanero firmado en París el 18 de mayo de 1963, salvo los territorios de ultramar y de San Pedro y Miquelón, • el territorio de la República Italiana, salvo los municipios de Livigno, • el territorio de la República de Chipre, de acuerdo con las disposiciones del Acta de adhesión de 2003, • el territorio de la República de Letonia, • el territorio de la República de Lituania, • el territorio del Gran Ducado de Luxemburgo, • el territorio de Hungría, • el territorio de Malta, • el territorio del Reino de los Países Bajos en Europa, • el territorio de la República de Austria, • el territorio de la República de Polonia, • el territorio de la República Portuguesa, • el territorio de Rumanía, • el territorio de la República de Eslovenia, • el territorio de la República Eslovaca, • el territorio de la República de Finlandia, • el territorio del Reino de Suecia, • el territorio de la República de Croacia. Habida cuenta de los convenios y tratados que les son aplicables, también forman parte del territorio aduanero de la Unión los territorios situados fuera del territorio de los Estados miembros que se indican a continuación, incluidos su mar territorial, sus aguas interiores y su espacio aéreo: a) FRANCIA El territorio de Mónaco, tal y como se define en el Convenio aduanero firmado en París el 18 de mayo de 1963 (<i>Journal officiel de la République française</i> de 27 de septiembre de 1963, p. 8679). b) CHIPRE El territorio de las zonas de soberanía del Reino Unido de Akrotiri y Dhekelia, tal como se definen en el Tratado relativo

		al Establecimiento de la República de Chipre, firmado en Nicosia el 16 de agosto de 1960 [United Kingdom Treaty Series n.º 4 (1961), Cmnd. 1252].
Territorios especiales	fiscales	Una parte del territorio aduanero de la Unión en la que no se aplican las dos Directivas siguientes: — Directiva 2006/112/CE del Consejo, de 28 de noviembre de 2006, relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido. — Directiva 2008/118/CE del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, relativa al régimen general de los impuestos especiales. Dichos territorios comprenden: Aland, las islas Canarias, el Monte Athos y los territorios franceses (Guadalupe, la Guayana Francesa, Martinica, Mayotte, Reunión y San Martín). Para obtener información actualizada sobre estos territorios fiscales especiales, consúltese el siguiente enlace: https://ec.europa.eu/taxation_customs/territorial-status-eu-countries-and-certain-territories_en
Titular del régimen de tránsito		La persona que presenta la declaración de tránsito o en cuyo nombre se presenta la declaración.
Tránsito común		Procedimiento aduanero aplicable al transporte de mercancías entre la UE y los países de tránsito común y entre los propios países de tránsito común (véase la definición).
Unión Europea (UE)		Los Estados miembros son Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumanía y Suecia.

Fuentes de información general

Unión Europea

<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Legislación aduanera

https://ec.europa.eu/taxation_customs/legislation_en

- Manual de Tránsito
- Lista de aduanas de paso
- Agenda de direcciones de la red de tránsito
- Nuevos sistemas de tránsito en Europa (folleto)
- Legislación
- Consultas comerciales
- Sitios web nacionales:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/links/customs/index_en.htm

Otros:

Organización Mundial de Aduanas: Organización Mundial de Aduanas

CEPE/ONU – Convenio TIR: <http://www.unece.org/trans/bcf/welcome.html>

PARTE I. INTRODUCCIÓN GENERAL

La parte I del manual presenta una aproximación histórica y una perspectiva general de los sistemas de tránsito.

El apartado I.1 está dedicado a la exposición de la naturaleza y la finalidad del tránsito e incluye una breve historia de su evolución.

El apartado I.2 hace referencia al estatuto aduanero de las mercancías.

El apartado I.3 presenta un resumen del régimen común de tránsito.

El apartado I.4 presenta un resumen del régimen de tránsito de la Unión y de otros regímenes de tránsito aplicables en la UE.

El apartado I.5 trata de las excepciones.

El apartado I.6 está reservado a las instrucciones nacionales específicas.

El apartado I.7 está reservado para uso exclusivo de las administraciones aduaneras.

El apartado I.8 incluye los anexos.

I.1. Funcionamiento del tránsito

Circulación de mercancías

Cuando una mercancía entra en cualquier país o territorio, las autoridades aduaneras exigen el pago de derechos de importación y de otros gravámenes, y, cuando procede, aplican medidas de política comercial (como, por ejemplo, derechos *antidumping*).

Lo anterior sucede incluso en el caso de que las mercancías únicamente vayan a atravesar (paso en tránsito) dicho país o territorio con destino a un tercero. En determinadas circunstancias, los derechos y gravámenes pagados podrán ser reembolsados cuando las mercancías salgan de ese país o territorio.

Es posible que este mismo procedimiento tenga que repetirse en el siguiente país o territorio y que las mercancías tengan que cumplir una serie de trámites administrativos en cada paso fronterizo antes de llegar a su destino final.

Funcionamiento del tránsito

El tránsito reduce esta gestión y los costes asociados para los operadores. Se trata de un procedimiento aduanero al que pueden acogerse para transportar mercancías a través de las fronteras o territorios sin pagar los derechos que suelen exigirse cuando las mercancías entran (o salen) de ese territorio. Solo requiere una formalidad de aduana al abandonar el territorio cubierto por el régimen.

Esta modalidad de tránsito reviste una especial importancia para la UE, ya que en ella coexisten un territorio aduanero único y múltiples territorios fiscales: las mercancías en tránsito pueden circular desde su punto de entrada en la Unión a su punto de destino final.

Allí, una vez finalizado el tránsito, se satisfacen las obligaciones aduaneras y fiscales locales y las mercancías se despachan a libre práctica o se someten a otro procedimiento suspensivo aduanero.

También se puede dar fin a un procedimiento suspensivo incluyendo las mercancías no pertenecientes a la Unión en el régimen de tránsito, para su reexportación del territorio aduanero de la Unión.

Desarrollo de un régimen aplicable al tránsito	Al término de la Segunda Guerra Mundial, se produjo un rápido incremento de los intercambios comerciales en Europa. Pronto se hizo patente que los lentos y farragosos procedimientos aduaneros existentes suponían un obstáculo y un lastre importantes para el comercio. En un contexto de incremento de la cooperación entre las naciones y bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se abrieron una serie de negociaciones con el objeto de elaborar un convenio internacional que facilitara la circulación de mercancías en Europa.
Convenio TIR	El primer acuerdo de esta naturaleza —el Acuerdo TIR— vio la luz en 1949. Supuso la introducción de un sistema de garantía en varios países europeos que cubría los riesgos asociados a los derechos y demás gravámenes a los que estaban sujetas las mercancías en circulación en Europa en el marco de operaciones de comercio internacional. El éxito del Acuerdo de 1949 condujo a la adopción, en 1959, del Convenio TIR ⁽²⁾. El Convenio fue revisado en 1975 y cuenta en la actualidad con 76 Partes contratantes (junio de 2019).
Comunidad Europea	Al margen del desarrollo general del comercio internacional, se consideró la necesidad de que la Comunidad Europea, que se encontraba en fase de consolidación y de expansión, se dotara de un régimen de tránsito específico que facilitara la circulación de mercancías y los trámites aduaneros en su territorio.

Comunidad Europea/Unión Europea

El Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea fue firmado en 1957 y entró en vigor el 1 de enero de 1958.

Los Estados miembros fundadores fueron: Alemania, Bélgica, Francia, Italia, Luxemburgo y los Países Bajos.

En 1973 se produjo la adhesión de Dinamarca, Irlanda y el Reino Unido, seguida de la de Grecia en 1981; España y Portugal en 1986; Austria, Finlandia y Suecia en 1995; Chequia, Estonia, Chipre, Letonia, Lituania, Hungría, Malta, Polonia, Eslovenia y Eslovaquia en 2004; Bulgaria y Rumanía en 2007; y Croacia en 2013. El Reino Unido abandonó la Unión Europea en 2020.

⁽²⁾ Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR de 1975).

El régimen de tránsito comunitario

La necesidad de la Comunidad Europea de dotarse de un régimen de tránsito específico se hizo más patente en 1968, coincidiendo con la adopción del arancel aduanero común.

El régimen de tránsito comunitario, que fue adoptado en 1968, facilitaba la circulación de las mercancías comunitarias y de las mercancías no comunitarias en la Comunidad Europea. Por primera vez se utilizaron los códigos T1 para las mercancías no comunitarias y T2 para las mercancías comunitarias.

Intercambios comerciales con los países de la AELC

Debido al incremento de los flujos comerciales y con el fin de facilitar la circulación de mercancías en Europa, en 1972 se extendió el régimen de tránsito comunitario al comercio con Austria y Suiza mediante la celebración de dos acuerdos. Estos dos países, que gozan de una situación geográfica privilegiada en Europa, eran miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC).

Asociación Europea de Libre Comercio (AELC)

El acuerdo por el que se creó la AELC se pactó en 1959 y entró en vigor en 1960. Los Estados miembros originarios que la componían eran Austria, Dinamarca, Noruega, Portugal, el Reino Unido, Suecia y Suiza. Islandia y Finlandia se adhirieron a ella posteriormente.

Austria, Dinamarca, Finlandia, Portugal, el Reino Unido y Suecia han dejado de ser miembros de la AELC.

Tránsito común

Los acuerdos de 1972 fueron sustituidos en 1987 por dos convenios elaborados por la Comunidad Europea y todos los países de la AELC.

Estos convenios tenían el objeto de facilitar la importación, la exportación y la circulación de mercancías entre la Comunidad Europea y los países de la AELC y también entre estos últimos.

Uno de los convenios (el «**Convenio**») estableció un régimen común de tránsito ⁽³⁾.

El otro (el «**Convenio del DUA**») introdujo la simplificación de las formalidades aplicables a las operaciones de importación, exportación y tránsito mediante el documento único administrativo (DUA) ⁽⁴⁾.

⁽³⁾ Convenio CE-AELC, de 20 de mayo de 1987, relativo a un régimen común de tránsito (DO L 226 de 13.8.1987), y sus sucesivas modificaciones.

⁽⁴⁾ Convenio CE-AELC relativo a la simplificación de las formalidades en los intercambios de mercancías (incluida la implantación de un documento único administrativo que se utilizará en dichos intercambios) (DO L 134 de 22.5.1987), y sus

Países de Visegrado	El 1 de julio de 1996, el ámbito de aplicación de los convenios se extendió a los cuatro países de Visegrado (Eslovaquia, Hungría, Polonia y Chequia) hasta que estos pasaron a ser miembros de la UE.
Otros países de tránsito común	El ámbito de aplicación del Convenio se amplió también a otros países: — Croacia, el 1 de julio de 2012 (hasta que se convirtió en Estado miembro de la UE); — Turquía, el 1 de diciembre de 2012; — Macedonia del Norte, el 1 de julio de 2015; — Serbia, el 1 de febrero de 2016; — el Reino Unido, el 1 de enero de 2021.
Países candidatos	Todas las futuras Partes contratantes del Convenio se consideran «países candidatos». Muchos países han manifestado su voluntad de adherirse al régimen común de tránsito (principalmente los países de los Balcanes Occidentales y de la Asociación Oriental, como por ejemplo Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Moldavia y Ucrania).
Reforma del régimen de tránsito	La creación del mercado único en 1993 y los cambios políticos acaecidos en Europa Central y Oriental abrieron nuevas expectativas que obligaron a proceder a una revisión de los regímenes de tránsito.

I.2. Estatuto de las mercancías

Desde la adopción del régimen de tránsito comunitario en 1968, el estatuto aduanero de las mercancías es esencialmente el factor que determina si estas circulan al amparo de una declaración de tránsito **T1** o **T2**.

En determinados casos, es preciso acreditar el estatuto aduanero de mercancías de la Unión.

Las cuestiones relativas al estatuto aduanero de mercancías de la

Unión figuran expuestas más detalladamente en la parte II del manual.

I.3. Tránsito común

I.3.1. Legislación

El fundamento jurídico del régimen común de tránsito lo constituye el Convenio relativo a un régimen común de tránsito, de 20 de mayo de 1987 (véase la nota a pie de página n.º 3).

Los países de tránsito común (*todas las Partes contratantes del Convenio, salvo Liechtenstein, que tiene establecida una unión aduanera con Suiza*) son los siguientes:

- **Los Estados miembros de la UE**
- **Suiza, Noruega e Islandia** (los tres países de la AELC)
- **Turquía**
- **Macedonia del Norte**
- **Serbia**
- **Reino Unido**

La base jurídica de la simplificación de las formalidades en el comercio de mercancías entre la UE y los países de tránsito común, así como entre los propios países de tránsito común, lo constituye el Convenio DUA de mayo de 1987 (véase la nota al pie de página n.º 4).

La exposición de las normas y procedimientos por los que se rige la adopción de la legislación relativa al tránsito común figura recogida en el anexo I.8.2.

I.3.2. Descripción del régimen

El régimen común de tránsito se aplica a los derechos de aduana, los impuestos especiales, el IVA y otros gravámenes a los que están sujetas las mercancías, que serán suspendidos durante su circulación desde la aduana de partida a la aduana de destino.

Los operadores económicos pueden acogerse al régimen para facilitar la circulación de mercancías desde una de las Partes contratantes a otra. No obstante, su uso no es, en ningún caso, obligatorio.

La gestión del régimen incumbe a las administraciones aduaneras de las distintas Partes contratantes a través de una red de aduanas:

- aduanas de partida,
- aduanas de paso,
- aduanas de destino,
- aduanas de garantía.

El régimen común de tránsito se inicia en la aduana de partida y termina cuando las mercancías y el DAT se presentan en la aduana de destino, con arreglo a la normativa de tránsito común.

El procedimiento implica un intercambio de mensajes en el sistema informático específico del NCTS (véase la sección I.4.1.3) entre la aduana de destino y la aduana de partida.

En el procedimiento de continuidad de las actividades (véase la parte V), la aduana de destino devuelve un ejemplar de la declaración de tránsito en formato papel (DUA o DAT) a la aduana de partida (o a una aduana centralizadora del país de partida).

Una vez recibida la confirmación a través del NCTS o un ejemplar de la declaración de tránsito en soporte papel, la aduana de partida procede a la ultimación del régimen y dará por cumplidas las obligaciones del titular del régimen, a menos que se hayan detectado discrepancias importantes.

Titular del régimen
en el tránsito
común

El régimen común de tránsito se inicia cuando un operador presenta una declaración de tránsito en la aduana de partida en la que solicita que se incluyan las mercancías en el régimen de tránsito.

En ese momento, dicha persona pasa a ser el «titular del régimen» a efectos del tránsito común.

Una vez que las mercancías han sido despachadas para el tránsito, esta persona debe presentar las mercancías intactas (sin alteración de los precintos, en su caso) junto con la declaración de tránsito en la aduana de destino y en el plazo fijado.

Dicha aduana aplicará las normas aduaneras correspondientes al régimen común de tránsito y para el pago de posibles deudas (aduaneras) debidas en caso de que se haya producido una irregularidad.

El titular del régimen debe constituir una garantía que cubra el

importe de la posible deuda (cuando no esté exento a tenor de la legislación o mediante una autorización). Dicha garantía podrá constituirse mediante depósito en efectivo, en forma de títulos o mediante fianza prestada por una entidad financiera que actúe en calidad de fiador (las cuestiones relativas a las garantías y la figura del fiador se examinan en la parte III del manual).

*Artículo 2 del
Convenio*

Existen dos tipos de procedimientos aplicables al régimen común de tránsito, los procedimientos T1 y T2. La aplicación de uno u otro dependerá del estatuto aduanero de las mercancías objeto de la operación.

T1

El **régimen T1 (régimen de tránsito externo)** se aplica a la circulación de mercancías no pertenecientes a la Unión con suspensión de las medidas ordinarias de aplicación a las importaciones.

T2

El **régimen T2 (régimen de tránsito interno)** se aplica a la circulación de mercancías de la Unión con suspensión de las medidas ordinarias de aplicación a las importaciones a un país de tránsito común.

*Simplificaciones
de tránsito*

En determinadas circunstancias, y previa autorización concedida por las autoridades aduaneras competentes, el régimen común de tránsito podrá llevarse a cabo mediante procedimientos simplificados (la información detallada relativa a las simplificaciones de tránsito está recogida en la parte VI del manual).

I.4. Tránsito en el ámbito de la Unión

El contenido del presente apartado se divide en los subapartados siguientes:

- información sobre el régimen de tránsito de la Unión (apartado I.4.1);
- información relativa a otros regímenes de tránsito aplicables en la Unión (apartado I.4.2).

I.4.1. Tránsito de la Unión

I.4.1.1. Legislación

El tránsito de la Unión tiene su base jurídica en el código aduanero de la Unión [Reglamento (UE) n.º 952/2013] y su Reglamento Delegado [Reglamento (UE) 2015/2446], el Reglamento Delegado sobre medidas transitorias [Reglamento (UE) 2016/341] y el Reglamento de Ejecución [Reglamento (UE) 2015/2447].

En virtud del acuerdo de unión aduanera celebrado entre la Comunidad y Andorra, se extendió el ámbito de aplicación de los sistemas de tránsito de la Unión a determinadas transacciones comerciales con este país.

En virtud del acuerdo de unión aduanera celebrado entre la Comunidad (actualmente la Unión) y San Marino, este último también se beneficia de una extensión similar (las cuestiones relativas a Andorra y San Marino figuran expuestas de forma más detallada en la parte IV, capítulo 5, del manual).

La exposición de las normas y procedimientos por los que se rige la adopción de la legislación relativa al tránsito de la Unión figura recogida en el anexo I.8.1.

I.4.1.2. Descripción del régimen

La descripción de los regímenes de tránsito de la Unión contenida en el presente apartado está estructurada como sigue:

- regímenes de tránsito externo de la Unión (apartado I.4.1.2.1);
- regímenes de tránsito interno de la Unión (apartado I.4.1.2.2).

Aplicación del
régimen de tránsito
de la Unión

El régimen de tránsito de la Unión se aplica a la circulación de mercancías no pertenecientes a la Unión (y, en determinados casos, de mercancías de la Unión) entre dos puntos de la Unión (la información detallada relativa a otros regímenes de tránsito en la Unión está recogida en el apartado I.4.2).

La gestión del régimen incumbe a las administraciones aduaneras de los distintos Estados miembros a través de una red de aduanas con las siguientes denominaciones:

- aduanas de partida,
- aduanas de paso,

- aduanas de destino,
- aduanas de garantía.

El régimen se inicia en la aduana de partida y termina cuando las mercancías y el DAT se presentan en la aduana de destino, con arreglo a las disposiciones aplicables al tránsito.

Llegado este momento, se produce un intercambio de mensajes electrónicos en el NCTS entre la aduana de destino y la aduana de partida para confirmar el fin del tránsito.

En caso de que también se aplique un procedimiento de continuidad de las actividades, la aduana de destino devuelve un ejemplar de la declaración de tránsito en formato papel (DUA o DAT/DATS) a la aduana de partida (o a una aduana centralizadora del Estado miembro de partida).

Una vez recibida la confirmación a través del NCTS o el ejemplar de la declaración de tránsito, la aduana de partida procede a la ultimación del régimen y dará por cumplidas las obligaciones del titular del régimen, a menos que se hayan detectado discrepancias importantes.

Titular del régimen
en el tránsito de la
Unión

El régimen de tránsito de la Unión se inicia cuando un operador presenta una declaración de tránsito en la aduana de partida en la que solicita que se incluyan las mercancías en el régimen de tránsito.

En ese momento, dicha persona pasa a ser el «titular del régimen» a efectos del tránsito común.

Una vez que las mercancías han sido despachadas para el tránsito, esta persona debe presentar las mercancías intactas (sin alteración de los precintos, en su caso) junto con la declaración de tránsito en la aduana de destino y en el plazo fijado.

Dicha aduana aplicará las normas aduaneras correspondientes al régimen común de tránsito y para el pago de posibles deudas (aduaneras) debidas en caso de que se haya producido una irregularidad.

El titular del régimen debe constituir una garantía que cubra el importe de la posible deuda (cuando no esté exento a tenor de la legislación o mediante una autorización). Dicha garantía podrá constituirse mediante depósito en efectivo, en forma de títulos o mediante fianza prestada por una entidad financiera que actúe en

calidad de fiador (las cuestiones relativas a las garantías y la figura del fiador se examinan en la parte III del manual).

Tránsito externo e interno	Existen dos categorías aplicables al régimen de tránsito de la Unión, que generalmente reflejan el estatuto aduanero de las mercancías expedidas:
<i>Artículos 226 y 227 del código aduanero de la Unión</i>	— T1 (tránsito externo); — T2 (tránsito interno).
Simplificaciones de tránsito	En determinadas circunstancias, y previa autorización concedida por la aduana competente, el régimen de tránsito de la Unión podrá llevarse a cabo mediante procedimientos simplificados (la información detallada relativa a las simplificaciones de tránsito está recogida en la parte VI del manual).

I.4.1.2.1. Régimen de tránsito externo de la Unión

T1 El régimen de tránsito externo de la Unión (T1) **se aplica principalmente a la circulación de las mercancías no pertenecientes a la Unión**. Implica la suspensión de los derechos de importación, de otros gravámenes y de las medidas de política comercial hasta que las mercancías lleguen a su destino dentro de la Unión.

Artículo 189 del AD No obstante, también será obligatorio utilizar el régimen de tránsito externo de la Unión:

— cuando las mercancías de la Unión sean exportadas a un país de tránsito común desde el territorio de la Unión, o

— cuando sean exportadas y atraviesen el territorio de uno o varios países de tránsito común y se esté utilizando el régimen común de tránsito tras la exportación

en los siguientes casos:

- a) las mercancías de la Unión han sido objeto de formalidades aduaneras de exportación con vistas a la devolución de los derechos abonados por la exportación a terceros países en el

marco de la política agrícola común;

- b) las mercancías de la Unión proceden de las existencias de intervención, están sometidas a medidas de control de utilización o destino y han sido objeto de formalidades aduaneras de exportación a terceros países en el marco de la política agrícola común;
- c) las mercancías de la Unión pueden optar a la devolución o a la condonación de los derechos de importación (de conformidad con el artículo 118, apartado 4, del CAU).

Por otro lado, cuando se exporten las mercancías a que se refiere el artículo 1 de la Directiva 2008/118/CE ⁽⁵⁾ con el estatuto aduanero de mercancías de la Unión, podrán incluirse en el régimen de tránsito externo de la Unión.

I.4.1.2.2. Régimen de tránsito interno de la Unión

T2 El régimen de tránsito interno de la Unión (T2) se aplica a las mercancías de la Unión que circulan de un punto a otro dentro del territorio aduanero de la Unión y atraviesan un país o territorio fuera de dicho territorio sin cambiar su estatuto aduanero.

El régimen T2 también se aplica cuando las mercancías circulan desde la Unión a un país de tránsito común y el régimen de tránsito es posterior al régimen de exportación.

Este régimen T2 no se utiliza cuando las mercancías son transportadas exclusivamente por vía marítima o aérea.

T2F El régimen de tránsito interno de la Unión T2F se aplica a las mercancías de la Unión:

- que circulan desde un territorio fiscal especial a otra parte del territorio aduanero de la Unión que no es un territorio fiscal especial;
- cuando dicha circulación finaliza en un lugar situado fuera del

⁽⁵⁾ Directiva 2008/118/CE del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, relativa al régimen general de los impuestos especiales, y por la que se deroga la Directiva 92/12/CEE (DO L 9 de 14.1.2009, p. 12).

Estado miembro en el que entraron en el territorio aduanero de la Unión.

No obstante, en otras situaciones el régimen de tránsito interno (T2F) es facultativo. Las mercancías también pueden circular si el operador puede acreditar que tienen estatuto aduanero de mercancías de la Unión.

I.4.1.3. Nuevo Sistema de Tránsito Informatizado (NCTS)

El NCTS es una herramienta informática común de la UE para la gestión y el control del régimen de tránsito.

Su principal objetivo es aumentar la agilidad, la eficiencia, la eficacia y la seguridad de los procedimientos de tránsito, al tiempo que se previene y detecta el fraude.

Por norma general, el NCTS se utiliza **obligatoriamente** para el tránsito de la Unión (tanto externo como interno) y para el régimen común de tránsito.

Excepciones

- simplificaciones referidas a determinados modos de transporte,
- el procedimiento de continuidad de las actividades,
- viajeros que pueden utilizar una declaración en papel en determinadas situaciones.

I.4.1.3.1. Principales elementos o mensajes utilizados por el NCTS

Antes de entrar en detalles, conviene mencionar los principales elementos y mensajes utilizados por el NCTS.

- **Declaración de tránsito:** se presenta en formato electrónico (enviada como mensaje «*Datos de la declaración*» IE015).
- **Número de referencia maestro (NRM):** número de registro único que el sistema asigna a la declaración para identificar la circulación de mercancías.
- **Documento de acompañamiento de tránsito (DAT):**

acompaña a las mercancías desde la aduana de partida hasta la aduana de destino.

- **«Aviso anticipado de llegada»** (mensaje IE001): enviado por la aduana de partida a la aduana de destino declarada indicada en la declaración.
- **«Aviso anticipado de tránsito»** (mensaje IE050): enviado por la aduana de partida a la(s) aduana(s) de paso declarada(s) para notificarle(s) con antelación que las mercancías van a cruzar la frontera.
- **«Notificación de cruce de frontera»** (mensaje IE118): enviado por la aduana de paso efectiva tras verificar las mercancías.
- **«Aviso de llegada»** (mensaje IE006): enviado por la aduana de destino efectiva a la aduana de partida a la llegada de las mercancías.
- **«Resultados del control»** (mensaje IE018): enviado por la aduana de destino efectiva a la aduana de partida (tras verificar las mercancías cuando es necesario).

También es importante entender que el sistema cubre todas las posibles combinaciones de procedimientos normales y simplificados, tanto en el origen (expedidor autorizado) como en el destino (destinatario autorizado).

El anexo IV.4.8.1 contiene más mensajes (sus números, nombres y abreviaturas en el sistema).

I.4.1.3.2. Aduana de partida

La declaración de tránsito se envía a la aduana de partida en formato electrónico. Las declaraciones electrónicas se pueden presentar en la aduana de partida o bien desde las propias instalaciones de un operador económico.

La declaración debe incluir todos los datos solicitados y cumplir las especificaciones del sistema, pues este codifica y valida los datos automáticamente.

Si estos presentan alguna incoherencia, el sistema la detectará y se informará al declarante para que realice las correcciones necesarias antes de que el documento sea aceptado.

Nótese que «corregir» una declaración de tránsito no debe entenderse como «rectificarla» en el sentido del artículo 31 del apéndice I del Convenio/artículo 173 del CAU (véase el apartado IV.2.3.2 en relación con la rectificación de la declaración de tránsito).

Una vez introducidas las correcciones y tras la aceptación de la declaración, el sistema asigna a esta un número de registro único, el número de referencia maestro (NRM).

A continuación, después de realizar todas las verificaciones necesarias en la propia aduana de partida o en las instalaciones del expedidor autorizado, una vez aceptadas las garantías, se permite el tránsito de las mercancías.

El sistema imprime el documento de acompañamiento de tránsito (DAT) y, en caso necesario, la lista de artículos (LdA), ya sea en la aduana de partida o en las instalaciones del expedidor autorizado.

El DAT y la LdA deberán acompañar a las mercancías y se presentarán en las aduanas de paso y en la aduana de destino.

Cuando se imprimen el DAT y la LdA, la aduana de partida envía simultáneamente el **mensaje IE001** a la aduana de destino declarada.

Este mensaje contiene principalmente información extraída de la declaración que permitirá a la aduana de destino controlar las mercancías cuando lleguen. Será necesario que la aduana de destino tenga acceso a los datos de la declaración de tránsito, pues ello le permitirá tomar una decisión correcta y fiable sobre las acciones que deberá realizar cuando lleguen las mercancías.

En caso de que las mercancías hayan de transitar por una aduana de paso, la aduana de partida enviará también el **mensaje IE050** para notificar con antelación a dicha aduana a fin de que pueda verificar el movimiento de mercancías.

I.4.1.3.3. Aduana de destino

A su llegada, las mercancías deben presentarse en la aduana de destino o al destinatario autorizado junto con el DAT y la LdA, en caso necesario.

La aduana, que ya habrá recibido el mensaje IE001, dispone de

todos los detalles necesarios sobre los datos de la declaración de tránsito y, por lo tanto, está en situación de decidir de antemano qué controles considera necesarios.

Cuando la aduana de destino introduce el NRM en el NCTS, este localiza automáticamente el mensaje IE001 correspondiente a las mercancías, que será la base de cualquier acción o control que emprenda.

A continuación, la aduana de destino envía inmediatamente a la aduana de partida el mensaje IE006.

Una vez realizados los controles correspondientes, la aduana de destino notifica a la de partida los resultados mediante el mensaje IE018, en el que le comunica las eventuales irregularidades.

Los mensajes IE006 e IE018 son necesarios para que la aduana de partida ultime la operación de tránsito y libere las garantías utilizadas para ella.

I.4.1.3.4. Aduana de paso

Cuando las mercancías pasan por una aduana de paso, las mercancías, el DAT y, en caso necesario, la LdA tienen que presentarse en dicha aduana.

El mensaje IE050 ya debería constar en el NCTS: la aduana puede localizarlo introduciendo el NRM, con lo que el paso de las mercancías quedará autorizado.

A continuación, envía el mensaje IE118 a la aduana de partida.

I.4.1.3.5. Cambio de aduana de paso o de destino

Si las mercancías transitan por una aduana de paso distinta de la que se ha declarado, el mensaje inicialmente enviado a la aduana de paso declarada (IE050) resulta inútil.

En este caso, la aduana de paso efectiva envía el mensaje «Solicitud ATR» (IE114) a la aduana de partida, en el que pedirá dicha aduana el mensaje IE050, con el fin de tener acceso a los datos de la declaración.

En respuesta, la aduana de partida envía el mensaje «Respuesta

ATR» (IE115).

Asimismo, las mercancías pueden presentarse en una aduana de destino diferente de la declarada.

En este caso, la aduana de destino efectiva envía el mensaje «Solicitud AAR» (IE002) a la aduana de partida, en el que le solicitará el envío del mensaje IE001. De esta forma, la nueva aduana de destino puede obtener la información necesaria sobre los datos de la declaración.

Tras recibir el mensaje «Respuesta AAR» (IE003) y después de verificar las mercancías, la aduana de destino envía el mensaje IE018.

Si se produce algún cambio de aduana de paso o de destino, los mensajes enviados a las aduanas declaradas resultan inútiles y permanecen abiertos. Para finalizar el procedimiento en el sistema, el NCTS envía entonces un mensaje a las aduanas declaradas notificándoles dónde y cuándo se han presentado las mercancías, con el fin de que dichos mensajes se puedan cerrar.

I.4.1.3.6. Procedimientos simplificados: expedidor autorizado y destinatario autorizado

El empleo de ambos procedimientos simplificados es la forma óptima de utilizar el NCTS. La posibilidad que se brinda al operador de realizar todos los procedimientos en sus propias instalaciones e intercambiar información electrónicamente con la aduana es, sin duda, la forma más rápida, cómoda, segura y económica de hacer negocios.

El requisito para aplicar estos procedimientos simplificados es que tanto el expedidor autorizado como el destinatario autorizado estén en posesión de sistemas electrónicos adecuados para intercambiar información con las aduanas de partida y de destino en el NCTS.

El NCTS permite a los **expedidores autorizados**:

- elaborar la declaración de tránsito en su propio sistema informático;
- enviar el mensaje IE015 a la aduana de partida sin tener que presentar físicamente las mercancías en ella;
- enviar y recibir notificaciones de aceptación de la declaración

y de levante de las mercancías. Esto se produce mediante otros mensajes posteriores de la aduana de partida, incluidas solicitudes de rectificación de los datos de la declaración.

El NCTS permite a los **destinatarios autorizados**:

- recibir las mercancías y el DAT y la LdA, en caso necesario, directamente en sus instalaciones;
- enviar el mensaje «Notificación de Llegada» (IE007) a la aduana de destino correspondiente;
- recibir y enviar los siguientes mensajes relativos a la autorización para descargar las mercancías y notificar los resultados de la descarga.

I.4.2. Otros regímenes de tránsito aplicables en la Unión Europea

I.4.2.1. Introducción

*Artículo 226,
apartado 3, y
artículo 227,
apartado 2, del
CAU*

Además del régimen común de tránsito y de los procedimientos interno y externo de tránsito de la Unión, también se utilizan los regímenes que figuran reseñados a continuación.

- régimen TIR;
- régimen basado en los cuadernos ATA;
- régimen establecido en virtud del Manifiesto Renano;
- régimen de circulación de mercancías de la OTAN;
- régimen de tránsito de los envíos postales.

El **régimen TIR** utiliza un sistema de garantía internacional basado en una red de asociaciones garantes nacionales, a diferencia de los regímenes de tránsito común y de tránsito de la Unión (la información relativa al régimen TIR está recogida en el apartado I.4.2.2 y en la parte IX).

El **régimen basado en los cuadernos ATA** es similar al TIR, si bien su utilización está restringida a determinadas categorías de mercancías (la información relativa a ATA está recogida en el apartado I.4.2.3).

El **régimen establecido en virtud del Manifiesto Renano** se aplica al transporte fluvial de mercancías no pertenecientes a la Unión en el Rin y sus afluentes (la información relativa al régimen

establecido en virtud del Manifiesto Renano está recogida en el apartado I.4.2.4).

El **régimen de circulación de mercancías de la OTAN** se aplica a las mercancías transportadas por las fuerzas de la OTAN (la información relativa al régimen de circulación de mercancías de la OTAN está recogida en el apartado I.4.2.5).

El **régimen de tránsito de los envíos postales** se aplica a las mercancías enviadas por vía postal (la información relativa al régimen de tránsito de los envíos postales figura recogida en el apartado I.4.2.6).

El régimen de tránsito externo de la Unión se aplica también cuando se exportan mercancías de la Unión a un tercer país y se desplazan dentro del territorio aduanero de la Unión al amparo de una operación TIR o de un régimen de tránsito de conformidad con el Convenio ATA o el Convenio de Estambul.

I.4.2.2. Régimen TIR (*Transport Internationaux Routiers*)

Artículo 226, apartado 3, letra b), y artículo 227, apartado 2, letra b), del CAU

El régimen TIR se halla regulado fundamentalmente por el Convenio TIR de 1975, preparado bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU). Cuenta con 77 Partes contratantes, entre las que se incluyen la UE y sus Estados miembros.

El Convenio TIR permite la circulación internacional de mercancías desde una o más aduanas de partida a una o más aduanas de destino (hasta un **total de cuatro aduanas de partida y destino**) y a través de todos los países que sea necesario.

De conformidad con la legislación de la Unión, el régimen TIR puede ser utilizado en la Unión únicamente para operaciones de tránsito con punto de partida o de destino en el exterior de la Unión o para aquellas que se efectúen de un punto a otro de la Unión pasando por el territorio de un país tercero.

El Convenio TIR se aplica a los transportes con vehículos de carretera, combinaciones de vehículos y contenedores y permite el uso del cuaderno TIR para todas las modalidades de transporte, siempre que una parte del trayecto se realice por carretera.

El Convenio TIR también contempla requisitos técnicos específicos

para la construcción de los compartimentos de carga de los vehículos o contenedores con el fin de evitar el contrabando. Por otra parte, solo los transportistas autorizados por las aduanas pueden transportar mercancías con arreglo al Convenio TIR.

Para cubrir los gravámenes y derechos de aduana en riesgo durante el viaje, el Convenio TIR ha establecido una cadena de garantía internacional que es gestionada por la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU, según sus siglas en inglés). La IRU es también responsable de imprimir y distribuir el cuaderno TIR, que sirve tanto de declaración de aduana como de prueba de garantía.

La supervisión general del Convenio TIR y su aplicación en todas las Partes contratantes es responsabilidad del Comité Administrativo TIR, un organismo intergubernamental compuesto por todas las Partes contratantes, y de su Consejo Ejecutivo TIR (TIRExB), compuesto por nueve miembros elegidos, cada uno de una Parte contratante diferente.

Véase la parte IX para conocer a fondo el uso del régimen TIR en la Unión.

I.4.2.3. Cuaderno ATA (importación temporal)

I.4.2.3.1. Antecedentes y legislación

Artículo 226, apartado 3, letra c), y artículo 227, apartado 2, letra c), del CAU

El fundamento jurídico de este régimen lo constituyen el Convenio ATA y el Convenio relativo a la Importación Temporal (también denominado «Convenio de Estambul»).

El Convenio ATA de 1961 sigue estando en vigor y actualmente cuenta con 63 Partes contratantes.

El Convenio de Estambul, originalmente destinado a reemplazar al Convenio ATA, fue formalizado en Estambul el 26 de junio de 1990 bajo los auspicios del Consejo de Cooperación Aduanera, anterior denominación de la Organización Mundial de Aduanas (OMA). La gestión del Convenio corre a cargo de un Comité Administrativo y cuenta con 69 Partes contratantes en la actualidad.

La normativa por la que se rige la utilización de un cuaderno ATA en el interior de la Unión se recoge en los artículos 283 y 284 del

AE.

I.4.2.3.2. Descripción del régimen

A los efectos del cuaderno ATA, se considera que la Unión forma un solo territorio.

En la aduana de partida

La aduana de partida o la aduana de entrada en la Unión debe:

- separar la hoja de tránsito n.º 1,
- cumplimentar la casilla «H» (puntos A a D),
- indicar en la casilla «H» (punto E) (en la medida de lo posible, mediante un sello) el nombre y la dirección completa de la aduana a la que se debe devolver la hoja n.º 2.

La mencionada aduana ha de cumplimentar asimismo y certificar el despacho a tránsito (puntos 1 a 7) en la correspondiente matriz de tránsito antes de devolver el cuaderno a su titular.

En la aduana de destino

La aduana de destino o de salida de la Unión, según proceda, debe:

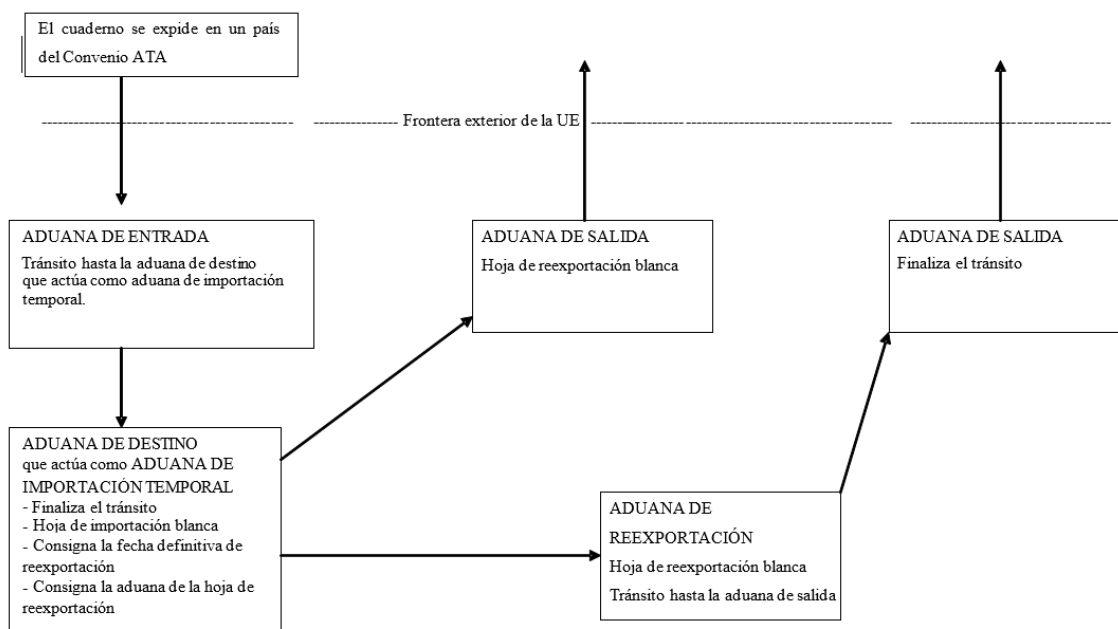
- separar la hoja de tránsito n.º 2;
- cumplimentar la casilla «H» (punto F),
- introducir las observaciones que procedan en el punto G,
- remitir dicha hoja sin demora a la aduana indicada en el punto E de la casilla «H».

La mencionada aduana ha de cumplimentar asimismo y visar el certificado de descargo (puntos 1 a 6) en la correspondiente matriz de tránsito antes de devolver el cuaderno a su titular.

Procedimiento de investigación

Todas las investigaciones sobre los cuadernos ATA son gestionadas por las aduanas centrales designadas de cada Estado miembro (véase https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/customs-transit-ata-temporary-admission_en).

El diagrama que figura a continuación muestra la utilización del cuaderno ATA como documento de tránsito para la circulación de mercancías a través del territorio aduanero de la Unión o dentro del mismo al amparo del régimen basado en los cuadernos ATA.



I.4.2.4. Manifiesto Renano

I.4.2.4.1. Antecedentes y legislación

Artículo 226, apartado 3, letra d), y artículo 227, apartado 2, letra d), del CAU

Las bases jurídicas de este régimen son el Convenio de Mannheim de 17 de octubre de 1868 y el Protocolo aprobado el 22 de noviembre de 1963 por la Comisión Central de Navegación del Rin.

I.4.2.4.2. Descripción del régimen

El régimen de tránsito al amparo del Manifiesto Renano permite al tráfico fluvial del Rin y sus afluentes franquear las fronteras nacionales.

El Convenio de Mannheim incumbe a los siguientes países ribereños del Rin: **Países Bajos, Bélgica, Alemania, Francia y Suiza**. A los efectos del Convenio, se considera que estos países forman un solo territorio.

El artículo 9 del Convenio establece que, siempre que un buque navegue por el Rin sin cargar o descargar en el territorio de dichos

países, podrá circular sin estar sujeto a control aduanero.

Siempre que proceda, el régimen de tránsito al amparo del Manifiesto Renano puede ser utilizado como una declaración de tránsito para el régimen de tránsito de la Unión.

I.4.2.5. Circulación de mercancías de la OTAN

I.4.2.5.1. Antecedentes y legislación

Artículo 226, apartado 3, letra e), y artículo 227, apartado 2, letra e), del CAU

Las normas por las que se rige la importación, la exportación y el tránsito de mercancías destinadas a las fuerzas de la OTAN están recogidas en el Convenio entre los Estados Partes de la Organización del Tratado del Atlántico Norte relativo al Estatuto de sus Fuerzas, firmado en Londres el 19 de junio de 1951.

El documento utilizado para el transporte de tales mercancías es el **impreso 302 de la OTAN**. Dicho impreso puede utilizarse únicamente cuando las mercancías circulen con arreglo a un mandato y bajo la orden de las fuerzas de la OTAN.

Las disposiciones de la UE que regulan la utilización del impreso 302 de la OTAN como documento de tránsito para la Unión se contemplan en los artículos 285 a 287 del AE.

I.4.2.5.2. Descripción del régimen

La Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) está integrada por veintiocho países miembros: Albania, Alemania, Bélgica, Bulgaria, Canadá, Chequia, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estados Unidos, Estonia, Francia, Grecia, Hungría, Islandia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumanía y Turquía.

La autoridad aduanera de cada uno de estos países, conjuntamente con cada una de las unidades de la OTAN estacionadas en su territorio, designa a una aduana (u oficina central) responsable de las formalidades y controles aduaneros en relación con los traslados de mercancías efectuados por cada unidad de la OTAN o en su nombre.

Cada aduana responsable del Estado miembro de partida debe facilitar a la unidad o unidades de la OTAN bajo su jurisdicción

impresos 302 a fin de utilizarlos como declaraciones de tránsito:

- previamente autenticados con el sello y la firma de la aduana;
- numerados consecutivamente;
- en los que se hará constar la dirección completa de dicha aduana (a efectos de devolución del ejemplar de reenvío del impreso 302).

La aduana debe llevar un registro de la cantidad y de los números de serie de todos los impresos 302 previamente autenticados expedidos a las unidades de la OTAN.

Cada envío debe circular con un impreso 302 previamente autenticado.

A más tardar en el momento de la expedición de las mercancías, la autoridad competente de la OTAN debe:

- bien enviar los datos del impreso 302 por vía electrónica a la aduana de partida o de entrada;
- bien complementar el impreso 302 en papel con una declaración de que las mercancías están circulando bajo su control y autenticar esta declaración con la firma, el sello y la fecha.

Si el impreso 302 se presenta en papel, debe remitirse sin demora un ejemplar del impreso 302 cumplimentado y firmado a la aduana responsable de las formalidades aduaneras y los controles relativos a las fuerzas de la OTAN que expidieron las mercancías o en cuyo nombre se expiden las mercancías.

Los demás ejemplares del impreso 302 acompañan a las mercancías enviadas a las fuerzas de la OTAN hasta su destino, donde estas sellarán y firmarán dichos ejemplares.

Cuando lleguen las mercancías, se entregan dos ejemplares del impreso a la aduana designada. Dicha aduana conserva un ejemplar y sella y devuelve el segundo ejemplar a la aduana responsable de los controles y las formalidades aduaneras relativos a la OTAN (tal como se ha mencionado previamente). La dirección es la que figura en el impreso 302.

Ahora bien, cabe señalar que cuando las mercancías que circulen al amparo de un impreso 302 sean transportadas durante una parte o la totalidad del trayecto utilizando el régimen de tránsito basado en

papel aplicable a las mercancías transportadas por ferrocarril, la operación llevada a cabo al amparo del impreso 302 quedará suspendida durante dicha parte del trayecto.

I.4.2.6. Envíos postales

I.4.2.6.1. Antecedentes y legislación

Artículo 226, apartado 3, letra f) y artículo 227, apartado 2, letra f), del CAU

El principio de libertad de tránsito se establece en el artículo 1 de la Constitución de la Unión Postal Universal (UPU) de 1964 y en el artículo 4 del Convenio Postal Universal de 2008.

Este principio implica la obligación de que cada operador postal encamine por las vías más rápidas y por los medios más seguros la correspondencia que le entrega otro operador postal.

Con ello se protegen los monopolios postales nacionales, pero el operador postal nacional está obligado a encaminar toda la correspondencia que le entrega el servicio postal de otro país de la UPU.

Podrán acogerse al régimen de tránsito en el marco del sistema postal los titulares de derechos UPU [«operador designado», en lo sucesivo denominado «operador postal designado» ⁽⁶⁾⁽⁷⁾]. Corresponderá a la legislación nacional en materia postal determinar quién es dicho operador.

Cuando el envío postal en tránsito no se entregue al operador postal designado del país de paso, sino que sea transportado a través de ese país por un operador privado, serán de aplicación los procedimientos aduaneros ordinarios.

El territorio aduanero de la Unión se considerará un territorio único a efectos del tránsito postal. Así pues, el operador postal designado de un Estado miembro podrá transportar mercancías a través del conjunto del territorio aduanero de la Unión haciendo uso del procedimiento de tránsito postal.

Ello significa que, aunque no exista la obligación, este operador podrá entregar el envío al operador postal designado del Estado

⁽⁶⁾ A 24 de marzo de 2021.

⁽⁷⁾ Por «operador postal designado» se entenderá el operador establecido en un Estado miembro y autorizado por él a prestar los servicios internacionales regulados por el Convenio de la Unión Postal Universal actualmente en vigor.

miembro de tránsito.

Un operador postal designado podrá organizar el medio de transporte para trasladar las mercancías a través de las fronteras nacionales dentro de la UE.

Los subcontratistas deben ser capaces de prestar servicios de transporte a un operador postal designado, siempre que ese operador postal esté debidamente identificado, por ejemplo, en el documento de transporte.

I.4.2.6.2. Descripción del régimen

*Artículos 288 a
290 del AE*

Las normas del régimen de tránsito para las mercancías transportadas de conformidad con el sistema postal se especifican en los artículos 288 a 290 del AE.

Cuando el transporte de mercancías no pertenecientes a la Unión de un punto a otro del territorio aduanero de la Unión se efectúe a través de envíos postales (incluidos los paquetes postales) con arreglo al régimen de tránsito externo, los embalajes y los documentos adjuntos deberán llevar colocada una etiqueta amarilla (anexo 72-01 del AE).

Cuando un paquete, una saca postal o un contenedor conste de múltiples elementos, solo será preciso colocar una etiqueta amarilla en el embalaje exterior.

En ausencia de dicha etiqueta amarilla o de cualquier otro medio acreditativo del carácter no perteneciente a la Unión de las mercancías, estas serán consideradas mercancías de la Unión.

Si el envío postal contiene tanto mercancías de la Unión como no pertenecientes a la Unión, para las primeras se enviará al operador postal de destino, por separado o bien adjunta al envío, la prueba del estatuto aduanero (T2L) de las mercancías de la Unión o una referencia al NRM de dicha prueba.

Si la **prueba se envía por separado** al operador postal de destino, este presentará dicha prueba a la aduana de destino junto con el envío.

Si la **prueba o su NRM se adjunta al envío**, deberá indicarse claramente en el exterior del embalaje. Podrá expedirse *a posteriori*

un documento T2L.

Las etiquetas amarillas deberán colocarse en el embalaje exterior y en la nota de envío. Además, por lo que respecta a los paquetes postales CN22/CN23, también deberá colocarse una etiqueta en la declaración de aduana.

Cuando las mercancías de la Unión entren en un territorio fiscal especial, salgan de este o circulen entre territorios fiscales especiales, con arreglo al régimen de tránsito interno, el envío postal y cualquier documento que lo acompañe deberán incluir una etiqueta, tal y como se indica en el anexo 72-02 del AE.

Cuando las mercancías de la Unión circulen, con arreglo al régimen de tránsito interno, desde el territorio aduanero de la Unión a un país de tránsito común para su posterior transporte al territorio aduanero de la Unión, dichas mercancías deberán ir acompañadas de la prueba de su estatuto aduanero de mercancías de la Unión determinada mediante uno de los medios enumerados en el artículo 199 del AE.

Esta prueba se presentará en una aduana cuando las mercancías vuelvan a entrar en el territorio aduanero de la Unión.

Se recomienda encarecidamente, como alternativa, la aplicación del régimen de tránsito de la Unión en relación con dichas mercancías de la Unión con el fin de evitar demoras en las fronteras. No obstante, el régimen común de tránsito no se aplica a los envíos postales (véase el artículo 2 del apéndice 1 del Convenio relativo a un régimen común de tránsito). Por consiguiente, el régimen de tránsito de la Unión se suspenderá mientras se atraviesen países de tránsito común.

I.5. Excepciones (*pro memoria*)

I.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado)

I.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas

I.8. Anexos

I.8.1. Normas y principios por los que se rige la adopción de la legislación en materia de tránsito de la Unión

La versión más reciente del Reglamento interno del Comité del código aduanero y el Grupo de expertos puede consultarse en el siguiente enlace:

<https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/home?do=groupDetail.groupDetailDoc&id=23818&no=1&lang=es>

REGLAMENTO INTERNO DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ADUANAS

EL GRUPO DE EXPERTOS EN ADUANAS

Visto el código aduanero de la Unión (CAU) y el Reglamento de ejecución del CAU (en particular el artículo 211, apartado 6, del CAU y el artículo 259 del Reglamento de ejecución del CAU),

Visto el mandato del Grupo de expertos sobre cuestiones aduaneras,

Visto el Reglamento interno estándar de los grupos de expertos,

HA ADOPTADO EL SIGUIENTE REGLAMENTO INTERNO:

Artículo 1

Representación

1. Cada Estado miembro se considerará un miembro del Grupo de expertos en aduanas (en adelante, «el Grupo»). Cada miembro del Grupo decidirá sobre la composición de su delegación, teniendo en cuenta los conocimientos especializados necesarios, e informará al presidente.
2. Dentro del plazo mencionado en la invitación, y en cualquier caso a más tardar cinco días naturales antes de la fecha de la reunión del Grupo, las autoridades de los Estados miembros comunicarán a la Comisión:
 - a) la composición de cada delegación, excepto cuando el presidente ya la conozca;
 - b) la ausencia de una delegación en una reunión.
3. Una delegación de un miembro solo podrá representar, como máximo, a otro miembro. El miembro que esté siendo representado deberá informar al respecto por escrito al presidente antes de la reunión o, en el caso de un mandato permanente, antes de la primera reunión en la que este mandato sea válido.

Un mandato de representación de otro miembro podrá tener el siguiente contenido:

- a) un miembro podrá otorgar un mandato permanente, hasta nuevo aviso, a otro miembro para que lo represente en los debates, que se refiera a todas las reuniones y todos los puntos del orden del día de esas reuniones;
- b) un miembro podrá otorgar un mandato único a otro miembro para que lo represente en una reunión específica, que se refiera a todos los puntos del orden del día de esa reunión; o
- c) un miembro podrá otorgar un mandato único a otro miembro, que se refiera a un punto específico o a varios puntos específicos del orden del día de una determinada reunión.

Artículo 2

Secretaría

La Comisión se encargará de las tareas de secretaría del Grupo y de los eventuales subgrupos o secciones que se creen con arreglo al artículo 6.

Artículo 3

Convocatoria de una reunión

1. El Grupo se reunirá por convocatoria de su presidente, a iniciativa de este o a petición de una mayoría absoluta de sus miembros una vez que el presidente lo haya aprobado.
2. Podrán convocarse reuniones conjuntas de secciones del Grupo, o del Grupo con otros grupos de expertos, para debatir cuestiones relativas a sus respectivos ámbitos de competencia.

Artículo 4

Orden del día

1. La Secretaría fijará el orden del día bajo la responsabilidad del presidente y lo enviará a los miembros del Grupo.
2. El Grupo aprobará el orden del día al inicio de cada reunión.
3. En el orden del día se distinguirá entre:
 - a) proyectos de actos delegados para consulta;
 - b) el examen de las condiciones económicas en relación con una solicitud o una autorización de cara a un régimen especial en virtud del artículo 211, apartado 6, del CAU, y de conformidad con el artículo 259 del Reglamento de ejecución del CAU;
 - c) otras cuestiones sometidas al Grupo a título informativo o de intercambio de opiniones, bien a iniciativa del presidente o bien a petición escrita de alguno de los miembros del Grupo.

Artículo 5

Documentación que se habrá de enviar a los miembros del Grupo

1. A más tardar catorce días naturales antes de la fecha prevista para la celebración de la reunión, la Secretaría enviará a los miembros del Grupo la invitación, el proyecto de orden del día y el acto delegado o la solicitud o autorización para un régimen especial respecto a los cuales se consulta al Grupo.
2. En la medida de lo posible, la Secretaría enviará a los miembros del Grupo dentro del mismo plazo otros documentos relacionados con la reunión.
3. En casos urgentes o excepcionales, podrá reducirse el plazo de envío de la documentación mencionado en los apartados 1 y 2 hasta cinco días naturales antes de la fecha de la reunión.

Artículo 6

Secciones y subgrupos

1. El Grupo comprenderá las secciones siguientes:
 - ☐ Legislación General Aduanera
 - ☐ Integración y Armonización de Datos: modelo de datos aduaneros de la UE

- ☐ Operadores Económicos Autorizados
- ☐ Controles Aduaneros y Gestión de Riesgos
- ☐ Nomenclatura Arancelaria y Estadística
- ☐ Medidas Arancelarias
- ☐ Franquicias Aduaneras
- ☐ Origen
- ☐ Valor en Aduana
- ☐ Deuda Aduanera y Garantías
- ☐ Formalidades de Importación y Exportación
- ☐ Estatuto Aduanero y Tránsito
- ☐ Convenio TIR y otros convenios aduaneros de la CEPE/ONU
- ☐ Regímenes Especiales diferentes del tránsito
- ☐ Observancia de los derechos de propiedad intelectual
- ☐ Cuestiones Aduaneras de índole Internacional

2. La sección Legislación General Aduanera preservará la estructural global y la coherencia de la legislación aduanera.
3. Las consultas sobre cuestiones que pertenezcan al ámbito de competencia de dos o más de las secciones se celebrarán en la sección Legislación General Aduanera, teniendo en cuenta las conclusiones alcanzadas en las respectivas secciones.
4. En situaciones debidamente justificadas y a propuesta del presidente, en los casos a que se refiere el apartado 3, la sección Legislación General Aduanera podrá decidir, de conformidad con el artículo 7, que la consulta se celebre en una sección distinta de la sección Legislación General Aduanera.
5. Además de las secciones, el presidente, tras consultar con el Grupo, podrá crear subgrupos *ad hoc* para examinar cuestiones específicas sobre la base de un mandato específico. Dichos subgrupos se disolverán tan pronto como hayan cumplido su mandato.

6. A los efectos del presente Reglamento interno y salvo disposición en contrario, cualquier referencia al «Grupo» se entenderá hecha a la sección o subgrupo correspondiente.

Artículo 7

Conclusiones del Grupo

1. En la medida de lo posible, el Grupo alcanzará sus conclusiones de manera consensuada.
2. A falta de consenso, y si el presidente pide al Grupo que vote, las conclusiones del Grupo se adoptarán por mayoría absoluta de los miembros. Los miembros tendrán derecho a que el informe de la reunión vaya acompañado de un documento que resuma los motivos de su postura.

Artículo 8

Asesoramiento del Grupo sobre el cumplimiento de las condiciones económicas

Si se solicita al Grupo, en virtud del artículo 211, apartado 6, del CAU y el artículo 259 del Reglamento de ejecución del CAU, que asesore a la Comisión sobre si se cumplen las condiciones económicas en relación con una solicitud o una autorización de cara a un régimen especial, se aplicarán las siguientes normas específicas:

- a) se solicitará al Grupo que asesore a la Comisión únicamente tras haber verificado que se cumplen todas las demás condiciones pertinentes (con exclusión de la constitución de una garantía) para la concesión de la autorización y, cuando proceda, después de que los miembros y la Comisión hayan efectuado todas las demás consultas necesarias sobre la solicitud, en particular las relacionadas con medidas antidumping o compensatorias;
- b) antes de la votación del Grupo, este expresará su opinión preliminar u orientativa sobre la solicitud o autorización. Si este dictamen es que no se cumplen las condiciones económicas, el miembro en cuestión comunicará al solicitante o al titular de la autorización los motivos en que se sustenta dicha opinión del Grupo;
- c) si el Grupo no alcanza un consenso, los miembros someterán a voto la solicitud o autorización;
- d) el asesoramiento del Grupo será que las condiciones económicas se cumplen si hay más miembros presentes (o representados) que votan a favor de la solicitud o autorización que miembros presentes (o representados) que voten en contra. En todos

los demás casos, el asesoramiento del Grupo será que las condiciones económicas no se cumplen o han dejado de hacerlo. Las abstenciones no se tendrán en cuenta;

- e) los miembros que voten en contra deberán justificar su postura;
- f) en caso de que un miembro no haya terminado su procedimiento interno de consulta y, por lo tanto, no pueda emitir su dictamen sobre una solicitud o autorización en el momento de la reunión, podrá, previa autorización del presidente, comunicar su dictamen por escrito en las dos semanas siguientes a la reunión. Si el presidente no permite los dictámenes por escrito, el miembro en cuestión tiene la opción de votar durante la reunión del Grupo o abstenerse de hacerlo.

Artículo 9

Relaciones con el Parlamento Europeo y el Consejo

1. La Comisión facilitará al Parlamento y al Consejo la misma documentación sobre la preparación y aplicación de la legislación aduanera de la Unión que remita a los miembros para las reuniones. Ello incluirá el Derecho indicativo y los actos delegados. Los expertos del Parlamento Europeo y del Consejo tendrán acceso a la reunión del Grupo.
2. El intercambio de información confidencial, así como el acceso a ella, se rigen por el anexo II del Acuerdo marco sobre las relaciones entre el Parlamento Europeo y la Comisión Europea.
3. A la hora de preparar y elaborar actos delegados, la Comisión se asegurará de que los proyectos de actos se envíen al Parlamento Europeo y al Consejo, con suficiente antelación y de manera simultánea.

Artículo 10

Terceros países y expertos

1. El presidente invitará con carácter *ad hoc* como observadores a:
 - a) representantes de Turquía, para que asistan a las reuniones del Grupo sobre cuestiones que afecten a la Decisión n.º 1/95 del Consejo de Asociación CE-Turquía, de 22 de diciembre de 1995, relativa al establecimiento de la fase final de la Unión Aduanera;
 - b) representantes de Andorra, para que asistan a las reuniones del Grupo sobre cuestiones que afecten a la Decisión n.º 1/2003 del Comité Mixto CE-Andorra, de

3 de septiembre de 2003, sobre las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para el buen funcionamiento de la Unión Aduanera;

- c) representantes de Suiza, para que asistan a las reuniones del Grupo sobre cuestiones que afecten al Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza relativo a la facilitación de los controles y formalidades en el transporte de mercancías y a las medidas aduaneras de seguridad, firmado en Bruselas el 25 de junio de 2009;
 - d) representantes de Noruega, para que asistan a las reuniones del Grupo sobre cuestiones que afecten al Protocolo del Acuerdo EEE sobre la simplificación de los controles y formalidades respecto al transporte de mercancías, modificado por la Decisión n.º 76/2009 del Comité Mixto del EEE;
 - e) representantes de los países adherentes, para que asistan a las reuniones del Grupo desde la fecha de la firma del Tratado de Adhesión.
3. El presidente podrá decidir invitar a otras partes a participar en las labores del Grupo o de las secciones, es decir, representantes de otras terceras partes o expertos ajenos al Grupo con competencias específicas sobre un asunto del orden del día. Esta invitación podrá ser por iniciativa propia del presidente o a instancias de un miembro del Grupo.

El presidente notificará a los miembros del Grupo dichas partes invitadas en la invitación a la reunión. La participación de estas partes podrá bloquearse si una mayoría absoluta de los miembros que componen el Grupo se opone a ello, a más tardar en la fecha indicada en la invitación.

Artículo 11

Procedimiento escrito

1. En caso necesario, el Grupo podrá ser consultado a través de un procedimiento escrito. Para ello, la Secretaría enviará a los miembros del Grupo el documento o documentos sobre los que se consulte al Grupo, dentro de los plazos mencionados en el artículo 5.
2. No obstante, si una mayoría absoluta de los miembros del Grupo solicita que el asunto sea examinado en una reunión del Grupo, se dará por concluido sin resultado alguno el procedimiento escrito y el presidente procederá a convocar una reunión del Grupo tan pronto como sea posible.
3. El presidente deberá informar del resultado de los procedimientos escritos a los miembros del Grupo a más tardar catorce días naturales después de la expiración del plazo de votación.

Artículo 12

Actas de las reuniones

1. Las actas del debate de cada asunto del orden del día y las conclusiones alcanzadas por el Grupo, de conformidad con el artículo 8, serán significativas y completas. Serán elaboradas por la Secretaría bajo la responsabilidad del presidente.
2. Las actas se remitirán a los miembros en cuanto sea posible y, a más tardar, cinco días naturales antes de la siguiente reunión de la misma sección.
3. Los miembros del Grupo podrán solicitar que se introduzcan correcciones en las actas.

Artículo 13

Lista de asistencia

En cada reunión, la Secretaría establecerá, bajo la responsabilidad del presidente, una lista de asistencia en la que se especificará, cuando proceda, la autoridad, organización u organismo a que pertenecen los participantes.

Artículo 14

Conflictos de intereses

En caso de que surja un conflicto de intereses en relación con un experto externo invitado a una reunión en calidad de experto independiente de conformidad con el artículo 9, apartado 3, el presidente adoptará todas las medidas oportunas con arreglo a las normas generales de la Comisión aplicables a los grupos de expertos.

Artículo 15

Correspondencia

1. La correspondencia del Grupo se dirigirá a la Comisión, a la atención del presidente.
2. La correspondencia destinada a los miembros del Grupo se enviará a la dirección o direcciones de correo electrónico facilitadas a tales efectos, incluidas las Representaciones Permanentes de los Estados miembros.

Artículo 16

Acceso a los documentos

Las solicitudes de acceso a los documentos que obren en poder del Grupo de expertos se tramitarán de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1049/2001 y sus normas de desarrollo detalladas.

Artículo 17

Deliberaciones

De común acuerdo con el presidente, el Grupo podrá, por mayoría absoluta de sus miembros, decidir la apertura al público de sus deliberaciones.

Artículo 18

Protección de datos de carácter personal

El tratamiento de los datos personales a efectos del presente Reglamento interno deberá ajustarse a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 45/2001.

Artículo 19

Aplicación

El presente Reglamento interno será aplicable a partir de la fecha de adopción por el Grupo.

I.8.2. Normas y principios por los que se rige la adopción de la legislación en materia de tránsito común

Comisión mixta y Comité mixto y grupos de trabajo de los países de tránsito común y la UE sobre tránsito común y simplificación de formalidades en los intercambios de mercancías

Disposiciones de la Comisión mixta y del Comité mixto de los países de tránsito común y la UE sobre, respectivamente, tránsito común y simplificación de formalidades en los intercambios de mercancías por las que se establecen sus respectivos reglamentos internos y se crea un grupo de trabajo

LA COMISIÓN MIXTA DE LOS PAÍSES DE TRÁNSITO COMÚN Y LA UE sobre tránsito común («COMISIÓN MIXTA sobre tránsito común»);

Visto el Convenio de 20 de mayo de 1987 relativo a un régimen común de tránsito y, en particular, su artículo 14, apartados 4 y 5,

Y

EL COMITÉ MIXTO DE LOS PAÍSES DE TRÁNSITO COMÚN Y LA UE sobre simplificación de formalidades en los intercambios de mercancías («COMITÉ MIXTO sobre simplificación de formalidades en los intercambios de mercancías»);

Visto el Convenio de 20 de mayo de 1987 relativo a la simplificación de formalidades en los intercambios de mercancías, y, en particular, su artículo 10, apartado 4 y 5,

HAN ADOPTADO LAS SIGUIENTES DISPOSICIONES:

Capítulo I

Comisión mixta/Comité mixto

Artículo 1

La presidencia de la Comisión mixta/del Comité mixto será ejercida durante un año natural, alternativamente por un representante de la Comisión Europea y un representante de los países de la AELC.

Artículo 2

Las tareas de secretaría de la Comisión mixta/del Comité mixto serán desempeñadas, alternativamente, por el representante de la Comisión Europea o el representante del país de la AELC que presida la Comisión mixta/el Comité mixto.

Artículo 3

Una vez que haya obtenido el acuerdo las Partes, el presidente de la Comisión mixta/del Comité mixto fijará la fecha y el lugar de celebración de las reuniones.

Artículo 4

El presidente será informado antes de cada reunión de la composición de cada delegación.

Artículo 5

Salvo que se decida lo contrario, las reuniones de la Comisión mixta/del Comité mixto no serán públicas. La Comisión mixta/el Comité mixto podrá invitar, en función de los temas que aborde, a personas y organizaciones interesadas en tales temas.

Artículo 5 bis

1. Cuando la Comisión mixta/el Comité mixto decida que un tercer país va a ser invitado a participar en el Convenio, dicho país podrá estar representado en la Comisión mixta/el Comité mixto, en los subcomités y subcomisiones y en los grupos de trabajo por observadores, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15, apartado 6, del Convenio relativo a un régimen común de tránsito y con el artículo 10, apartado 6, del Convenio relativo a la simplificación de formalidades en los intercambios de mercancías, respectivamente.
2. La Comisión mixta/el Comité mixto podrá invitar a otros terceros países para tener representación en la Comisión mixta/el Comité mixto, en los subcomités y subcomisiones y en los grupos de trabajo por observadores, antes de la fecha mencionada en el artículo 15, apartado 6, del Convenio relativo a un régimen común de tránsito y en el artículo 10, apartado 6 del Convenio relativo a la simplificación de formalidades en los intercambios de mercancías, respectivamente.

Dicha invitación será cursada por escrito por el presidente y podrá estar limitada en el tiempo o quedar circunscrita a unos determinados grupos o puntos del orden del día. Podrá ser retirada en cualquier momento.

Artículo 6

Las decisiones y recomendaciones de la Comisión mixta/del Comité mixto con respecto a cuestiones urgentes podrán adoptarse por procedimiento escrito.

Artículo 7

Todas las comunicaciones hechas por el presidente y las Partes contratantes de conformidad con el presente Reglamento interno se dirigirán a las Partes y a la Secretaría de la Comisión Mixta/del Comité mixto.

Artículo 8

1. El presidente establecerá el orden del día provisional de cada reunión. Se remitirá a las Partes, a más tardar, quince días antes del comienzo de la reunión.
2. El orden del día provisional incluirá aquellos puntos que se haya solicitado incluir al presidente, siempre que dicha solicitud se reciba, a más tardar, con veintiún días de antelación a la fecha del comienzo de la reunión y la documentación correspondiente sea remitida, como muy tarde, en la fecha límite para la comunicación del orden del día.
3. La Comisión mixta/el Comité mixto aprobará el orden del día al comienzo de cada reunión. Será posible incluir en el orden del día puntos distintos de los que figuren en el orden del día provisional.
4. De mutuo acuerdo con las Partes contratantes, el presidente podrá reducir los plazos mencionados en los apartados 1 y 2 según las necesidades.

Artículo 9

La Comisión mixta establecida mediante el Convenio relativo a un régimen común de tránsito y el Comité mixto establecido mediante el Convenio relativo a la simplificación de formalidades en los intercambios de mercancías podrán celebrar reuniones conjuntas.

Artículo 10

1. La Secretaría de la Comisión mixta/del Comité mixto elaborará un acta resumida de cada reunión que incluirá, en particular, las conclusiones a las que haya llegado la Comisión mixta/el Comité mixto.
2. Una vez aprobada por la Comisión mixta/el Comité mixto, el acta será firmada por el presidente y la Secretaría de la Comisión mixta/el Comité mixto e incorporada al registro de actas de la Comisión Europea.
3. Se remitirá a las Partes contratantes copia del acta.

Artículo 11

Los actos de la Comisión mixta/del Comité mixto irán firmados por el presidente.

Artículo 12

Las recomendaciones y decisiones de la Comisión mixta en el sentido del artículo 15 del Convenio relativo a un régimen común de tránsito y del Comité mixto en el sentido del artículo 11 del Convenio relativo a la simplificación de formalidades en los intercambios de mercancías deberán titularse «Recomendación» o «Decisión» seguidos de un número de serie y una referencia al tema que aborden.

Artículo 13

1. Las recomendaciones y decisiones de la Comisión mixta en el sentido del artículo 15 del Convenio relativo a un régimen común de tránsito y del Comité mixto en el sentido del artículo 11 del Convenio relativo a la simplificación de formalidades en los intercambios de mercancías estarán divididas en artículos. Por norma general, las decisiones incluirán una disposición en la que se establecerá su fecha de entrada en vigor.
2. Las recomendaciones y decisiones mencionadas en el apartado 1 finalizarán con los términos «Hecho en a (fecha)», siendo la fecha aquella en que hayan sido adoptadas por la Comisión mixta o por el Comité mixto.
3. Las recomendaciones y decisiones mencionadas en el apartado 1 se comunicarán a los destinatarios a los que se refiere artículo 7.

Artículo 14

Cada una de las Partes sufragará los gastos de su participación en las reuniones de la Comisión mixta/del Comité mixto, tanto los relacionados con el personal, el viaje y las dietas, como los relativos a correos y telecomunicaciones.

Artículo 15

1. Los gastos de interpretación correspondientes a las reuniones y de traducción de los documentos —desde y hacia las lenguas oficiales de la Unión Europea— correrán a cargo de la Unión Europea
2. En caso de que un país de tránsito común utilice un idioma que no sea una lengua oficial de la Unión Europea, deberá financiar los gastos de interpretación o traducción a una lengua oficial de la Unión Europea.
3. Los gastos derivados de la organización material de las reuniones serán sufragados por la Parte contratante que ejerza la Presidencia, de conformidad con el artículo 1.

Artículo 16

Sin perjuicio de las demás disposiciones aplicables, las cuestiones abordadas por la Comisión mixta o el Comité mixto serán de carácter confidencial.

Capítulo II

Grupo de trabajo

Artículo 17

Se crea un grupo de trabajo con vistas a asistir en sus tareas a la Comisión mixta o al Comité mixto y en el que estarán representadas todas las Partes contratantes del Convenio.

Artículo 18

La Presidencia y la Secretaría del grupo de trabajo serán desempeñadas por la Comisión Europea.

Artículo 19

Los artículos 3 a 5, 7 a 10 y 14 a 16 se aplicarán, *mutatis mutandis*, al grupo de trabajo.

Adoptado por la Comisión mixta de los países de tránsito común y la UE sobre tránsito común y el Comité mixto de los países de tránsito común y la UE sobre simplificación de formalidades en los intercambios de mercancías el 5 de diciembre de 2017 en Oslo.

PARTE II. ESTATUTO DE LAS MERCANCÍAS

II.1. Introducción

La parte II del manual aborda el concepto de estatuto aduanero de mercancías de la Unión, examinando cómo y cuándo es necesario aportar prueba acreditativa del mismo, y sus repercusiones en los sistemas de tránsito.

En el apartado II.2 figuran recogidas la teoría general y las referencias legislativas relativas al estatuto aduanero de las mercancías.

El apartado II.3 detalla los medios comunes que se utilizan para acreditar el estatuto aduanero de las mercancías de la Unión.

El apartado II.4 se centra en la circulación de mercancías de la Unión sin necesidad de prueba del estatuto de la Unión.

El apartado II.5 describe en detalle la vía para acreditar el estatuto aduanero de los productos de la pesca marítima de la Unión.

El apartado II.6 está reservado a las instrucciones nacionales específicas.

El apartado II.7 está reservado para uso exclusivo de las administraciones aduaneras.

El apartado II.8 incluye los anexos de la parte II.

II.2. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente

II.2.1. El estatuto aduanero de las mercancías

II.2.1.1. Mercancías de la Unión

*Artículo 5,
apartado 23, del
CAU
Artículo 2 del
Convenio*

Se entiende por mercancías de la Unión aquellas:

1. **enteramente obtenidas en el territorio aduanero de la Unión;**
o
2. introducidas en el territorio aduanero de la Unión desde países o territorios que no formen parte de dicho territorio y **despachadas a libre práctica;** u
3. **obtenidas o producidas en el territorio aduanero de la Unión,** bien únicamente a partir de mercancías introducidas en el territorio aduanero de la Unión desde países o territorios que no formen parte de dicho territorio y despachadas a libre práctica, bien a partir de una combinación de estas últimas y de mercancías enteramente obtenidas en el territorio aduanero de la Unión.

*Artículo 153,
apartado 3, del
CAU*

Si las mercancías se han obtenido enteramente a partir de mercancías incluidas en el régimen de tránsito externo, no tienen el estatuto de la Unión. Es lo que ocurre, por ejemplo, con los animales. Aquellos nacidos bajo las circunstancias descritas se consideran mercancías no pertenecientes a la Unión.

II.2.1.2. Mercancías no pertenecientes a la Unión

*Artículo 5,
apartado 24, del
CAU*

Son mercancías no pertenecientes a la Unión otras mercancías diferentes de las indicadas anteriormente o que han perdido su estatuto aduanero de mercancías de la Unión.

*Artículo 154 del
CAU
Artículo 2,
apartado 3, letra
a), del Convenio*

Las mercancías de la Unión pierden su estatuto cuando:

- salen del territorio aduanero de la Unión, salvo en los casos detallados en la sección II.2.2;
- se incluyen en un régimen de tránsito externo, de zona franca, de depósito aduanero o de perfeccionamiento activo; o
- se incluyen en un régimen de destino final y son o bien abandonadas en beneficio del Estado o bien destruidas y terminan como residuos.

II.2.1.3. ¿Cuál es el régimen de tránsito aplicable?

Si las mercancías se declaran para el tránsito, la distinción anterior relativa al estatuto aduanero de las mercancías determina el régimen

T1, T2 o T2F al amparo del cual deberán circular las mercancías.

Véanse asimismo las secciones I.4.1.2.1 y I.4.1.2.2 para obtener más información sobre el uso de estos códigos.

*Artículo 227,
apartado 1, del
CAU*

El régimen de tránsito T2 solo puede producirse cuando interviene un tercer país. Si las mercancías de la Unión abandonan temporalmente el territorio aduanero de la Unión y en dicho traslado no interviene ningún tercer país, dichas mercancías podrán circular alternativamente al amparo de las disposiciones por las que se rige el estatuto de mercancías de la Unión, tal como se describe en mayor detalle en la sección II.2.2.

II.2.2. Circulación de mercancías de la Unión

*Artículo 154, letra
a), del CAU y
artículo 119,
apartados 2 y 3,
del AD*

Cuando circulen mercancías de la Unión de un punto a otro dentro del territorio aduanero de la Unión, lo que puede implicar que las mercancías circulen temporalmente fuera de dicho territorio, perderán su estatuto de la Unión desde el momento en que abandonen el territorio aduanero de la Unión. No obstante, en situaciones específicas es posible que estas mercancías de la Unión circulen temporalmente fuera del territorio aduanero de la Unión sin que su estatuto de la Unión se vea alterado. Cabe distinguir tres escenarios de circulación posibles:

1. al amparo de un régimen aduanero;
2. sin que se aplique un régimen aduanero, pero con una prueba del estatuto de la Unión;
3. sin que se aplique un régimen aduanero ni se presente una prueba del estatuto de la Unión.

Estas tres posibilidades se desarrollan en las próximas secciones.

II.2.2.1. Al amparo de un régimen aduanero

Las **mercancías de la Unión** pueden **circular** de un punto a otro dentro del territorio aduanero de la Unión y **temporalmente fuera** de dicho territorio cuando estén incluidas **en el régimen de tránsito interno**.

*Artículo 155,
apartado 1, del
CAU*

Cuando el régimen de tránsito interno se desarrolle en una de las siguientes circunstancias, las mercancías conservarán su estatuto aduanero de mercancías de la Unión únicamente si dicho estatuto ha sido establecido con arreglo a determinadas condiciones y en virtud

de los medios previstos por la legislación aduanera:

- de conformidad con el Convenio TIR;
- de conformidad con el Convenio ATA/Convenio de Estambul;
- en virtud del Manifiesto Renano;
- al amparo del formulario 302;
- al amparo del sistema postal con arreglo a los actos de la UPU.

Véanse asimismo las secciones II.2.3.4.2 y II.3.2.5.

*Artículo 154, letra
b), del CAU*

Nótese que cuando las mercancías de la Unión se incluyan en el régimen de tránsito externo (T1) en lugar del régimen de tránsito interno (T2) perderán su estatuto de la Unión y recibirán la consideración de mercancías no pertenecientes a la Unión.

Los pormenores de la aplicación de los regímenes de tránsito se describen en todas las demás partes del presente manual.

II.2.2.2. Sin acogerse a un régimen aduanero, pero con una prueba del estatuto de la Unión

*Artículo 119,
apartado 3, del AD*

Las **mercancías de la Unión** pueden **circular** de un punto a otro dentro del territorio aduanero de la Unión y **temporalmente fuera** de dicho territorio **sin** estar sujetas a un **régimen aduanero** ni ver su estatuto alterado **si se acredita** su **estatuto** de mercancías de la Unión en los siguientes casos específicos:

- que hayan abandonado temporalmente el territorio por vía aérea o marítima;
- que circulen al amparo de un documento de transporte único expedido en un Estado miembro sin ser transbordadas fuera del territorio de la Unión;
- que hayan sido transbordadas fuera del territorio de la Unión en un medio de transporte distinto de aquel en el que se hubieran cargado inicialmente con la expedición de un nuevo documento de transporte que cubra el transporte desde el exterior de la Unión, siempre y cuando el nuevo documento se presente acompañado de una copia del documento único de transporte original;
- que sean vehículos automóviles matriculados en un Estado miembro;
- si se utilizan envases, palés y otros equipos similares, con excepción de contenedores, pertenecientes a una persona establecida en la Unión para transportar mercancías que han abandonado temporalmente el territorio; o
- que sean mercancías que lleven consigo viajeros o que se encuentren en sus equipajes y que no estén destinadas a fines

comerciales.

II.2.2.3. Sin que se aplique un régimen aduanero ni se presente una prueba del estatuto de la Unión

*Artículo 119,
apartado 2, del AD*

Las **mercancías de la Unión** pueden **circular** de un punto a otro dentro del territorio aduanero de la Unión y **temporalmente fuera** de dicho territorio **sin** someterse a un **régimen aduanero ni ver su estatuto alterado** en los siguientes casos específicos:

- que se transporten por vía aérea y se carguen o transborden en un aeropuerto de la UE para su envío a otro aeropuerto de la UE al amparo de un documento de transporte único expedido en un Estado miembro (véase la sección II.4.1);
- que se transporten por vía marítima en un buque que preste un servicio marítimo regular entre dos puertos de la UE (véase la sección II.4.2); o
- que se transporten por ferrocarril a través de una Parte contratante del Convenio al amparo de un documento de transporte único expedido en un Estado miembro y contemplado en un acuerdo internacional (véase la parte VI.3.5).

II.2.3. Prueba del estatuto aduanero de mercancías de la Unión

II.2.3.1. Presunción del estatuto aduanero de mercancías de la Unión

*Artículo 153,
apartado 1, del CAU*

Por norma general, tendrán estatuto aduanero de mercancías de la Unión todas las mercancías que se encuentren en el territorio aduanero de la Unión, a menos que conste que no poseen dicho estatuto de la Unión.

No obstante, y a pesar de esta norma general, en los casos descritos a continuación no se aplica la presunción de estatuto aduanero de mercancías de la Unión y deberá acreditarse el estatuto de las mercancías.

II.2.3.2. Obligación de acreditar el estatuto aduanero de mercancías de la Unión

*Artículo 119,
apartado 1, del AD*

No se aplica la presunción del estatuto aduanero de mercancías de la Unión:

- cuando las mercancías introducidas en el territorio aduanero de la Unión están sometidas a vigilancia aduanera para determinar su estatuto aduanero;

- cuando las mercancías se encuentran en depósito temporal;
- cuando las mercancías están incluidas en cualquiera de los regímenes especiales, con excepción de los regímenes de tránsito interno, de perfeccionamiento pasivo y de destino final;
- cuando los productos de la pesca marítima capturados por un buque de pesca de la Unión fuera del territorio aduanero de la Unión, en aguas distintas de las aguas territoriales de un tercer país (es decir, aguas internacionales), son introducidos en el territorio aduanero de la Unión;
- cuando las mercancías obtenidas a partir de los productos mencionados anteriormente a bordo de ese buque o en un buque-factoría de la Unión, en cuya producción pudieran haberse utilizado otros productos que posean el estatuto aduanero de mercancías de la Unión, son introducidas en el territorio aduanero de la Unión; o
- cuando los productos de la pesca marítima y otros productos son extraídos o capturados por buques que enarbolan pabellón de un tercer país en el territorio aduanero de la Unión

*Artículo 2,
apartado 2, del
apéndice II del
Convenio*

Las mercancías de la Unión cuyo estatuto aduanero no pueda ser acreditado, cuando así se exija, recibirán la consideración de mercancías no pertenecientes a la Unión.

II.2.3.3. Dispensa de acreditar el estatuto aduanero de mercancías de la Unión

No obstante, no se exigirá acreditar el estatuto de mercancías de la Unión cuando estas se transporten con arreglo a lo dispuesto en la sección II.2.2.3.

II.2.3.4. Medios de prueba del estatuto de la Unión

II.2.3.4.1. Medios comunes

*Artículo 199 del
AE
Artículo 4 del
apéndice II del
Convenio*

Cuando sea necesario acreditar el estatuto aduanero de mercancías de la Unión, tal como se enumera en la sección II.2.3.2, y las mercancías de la Unión hayan circulado conforme a los desplazamientos descritos en la sección II.2.2.2, podrá utilizarse uno de los siguientes medios para acreditar su estatuto de la Unión:

- el **documento T2L o T2LF** (para más información, véanse las secciones II.3.2.1 y II.3.3.2);
- el **manifiesto aduanero de mercancías** (para más información, véanse las secciones II.3.2.2 y II.3.3.3);
- el **manifiesto de la compañía naviera** donde figuren consignados todos los códigos de las mercancías (disposición

transitoria; para más información, véanse las secciones II.3.2.2 y II.3.3.4);

- **la factura o el documento de transporte** debidamente cumplimentados y referidos exclusivamente a las mercancías de la Unión, donde figure consignado el código «T2L» o «T2LF», según sea el caso (para más información, véanse las secciones II.3.2.4 y II.3.3.2);

Véase la sección II.3.2 para obtener más información sobre la utilización de estos medios comunes de prueba.

II.2.3.4.2. Situaciones específicas

En los casos que se enumeran a continuación podrán utilizarse medios específicos adaptados a determinadas operaciones como prueba del estatuto de la Unión. No obstante, la disponibilidad de estos medios específicos no exime de la utilización de los anteriores medios comunes cuando el estatuto no pueda considerarse acreditado de conformidad con los medios específicos.

- **Datos de la declaración de tránsito interno como prueba del estatuto de la Unión**

*Artículo 199,
apartado 1, letra
a), del AE*

Los datos de la declaración de tránsito interno constituyen una prueba del estatuto de la Unión en la medida en que solo pueden incluirse mercancías de la Unión en el régimen de tránsito interno. Por consiguiente, cuando se presenta una declaración T2, la aduana podrá asumir que las mercancías gozan del estatuto de la Unión.

No obstante, esta prueba no podrá utilizarse para la circulación de mercancías que se describen en la sección II.2.2.2.

- **Circulación de mercancías TIR o ATA**

*Artículo 207 del
AE
Artículo 12 del
apéndice II del
Convenio*

Cuando las mercancías de la Unión circulen al amparo de los Convenios TIR o ATA, un talón del cuaderno TIR o ATA en el que figure el código «T2L» o «T2LF» y autenticado por la aduana de partida servirá de prueba del estatuto de la Unión. Para más detalles, véase la sección II.3.2.5.

- **Movilidad militar**

*Artículo 207 del
AE*

Cuando las mercancías de la Unión circulen al amparo del impreso 302, este impreso, con indicación del código «T2L» o «T2LF» y autenticado por la aduana de partida, servirá de prueba del estatuto de la Unión. Puede obtenerse más información sobre el uso del impreso 302 en el documento «Guidance document on military mobility for Member States and their Military Forces» (Documento de orientación sobre

movilidad militar para los Estados miembros y sus fuerzas militares).

*Artículo 199,
apartado 1, letra
h), y artículo 290
del AE
Anexo 72-02 del
AE*

— **Envíos postales**

Cuando se transporten paquetes al amparo del sistema postal con origen o destino en alguno de los territorios excluidos del territorio fiscal de la Unión, así como entre ellos, se deberá colocar una etiqueta especial recogida en el anexo 72-02 del AE en los embalajes y en los documentos adjuntos.

*Artículo 2,
apartado 3, del
apéndice II del
Convenio*

Nota: no se contemplan etiquetas específicas para las mercancías de la Unión que circulan al amparo del sistema postal en otras circunstancias. Por consiguiente, cuando se transportan mercancías de la Unión:

- 1) directamente de un punto a otro dentro del territorio aduanero de la Unión y abandonan temporalmente el territorio por vía aérea, se beneficiarán de la presunción de estatuto aduanero de mercancías de la Unión cuando vuelvan a entrar;
- 2) de un punto a otro dentro del territorio aduanero de la Unión y son redistribuidas, fuera del territorio, para su ulterior expedición a la UE, su estatuto de la Unión deberá ser acreditado utilizando uno de los medios «comunes» expuestos en la sección II.2.3.4.1 cuando vuelvan a entrar.

*Artículo 208 del
AE*

— **Vehículos como medio de transporte**

Cuando los vehículos automóviles de carretera matriculados en un Estado miembro abandonen temporalmente el territorio aduanero de la Unión y vuelvan a entrar en él, las placas y los documentos de matriculación servirán de prueba del estatuto de la Unión. Para más información, véase el anexo II.8.3.

*Artículo 119,
apartado 3, letra
e), del AD y
artículo 209 del AE*

— **Envases utilizados para el transporte de mercancías**

Cuando se utilicen recipientes, envases, palés y otros equipos similares, con excepción de contenedores, para transportar mercancías que vayan a salir temporalmente del territorio aduanero de la Unión, deberán ser identificados, a través de una declaración, como pertenecientes a una persona establecida en la UE para poder acreditar el estatuto de la Unión, a menos que existan dudas en cuanto a la veracidad de la declaración.

Nota:

El anterior apartado se aplica únicamente a los envases utilizados para el transporte de mercancías de conformidad con

el artículo 119, apartado 3, letra e), del AD.

Cuando se retornen envases vacíos que no vayan a reutilizarse para el transporte de mercancías, deberá utilizarse uno de los otros medios enumerados en el artículo 199 del AE.

Cuando los envases se utilizan para el transporte de mercancías a terceros países, pierden su estatuto de mercancías de la Unión. En este caso, se aplicarán las disposiciones referentes a las mercancías de retorno (artículo 203 del CAU). Por ejemplo, se exportan mercancías a Suiza y los envases retornan vacíos a la UE.

*Artículo 199,
apartado 4, del AE*

Nota: envases que no poseen el estatuto aduanero de mercancías de la Unión

En el caso de las mercancías cuyos envases no posean el estatuto aduanero de mercancías de la Unión, el documento que acredite el estatuto aduanero de mercancías de la Unión llevará una de las menciones siguientes:

BG	опаковка N
CS	obal N
DA	N-emballager
DE	N-Umschließungen
EE	N-pakendamine
EL	Συσκευασία N
EN	N packaging
ES	envases N
FI	N-pakkaus
FR	emballages N
HR	N pakiranje
HU	N csomagolás
IT	imballaggi N
LT	N pakuotė
LV	N iepakojums
MT	ippakkjar N
NL	N-verpakkingen
PL	opakowania N
PT	embalagens N
RO	ambalaj N
SI	N embalaža
SK	N - obal
SV	N förpackning

*Artículo 119,
apartado 3, letra f),
del AD y artículo
210 del AE
Artículo 13 del
apéndice II del
Convenio*

— **Mercancías desprovistas de carácter comercial en el equipaje**

Cuando los pasajeros transporten en su equipaje mercancías desprovistas de carácter comercial y abandonen temporalmente el territorio aduanero de la Unión para posteriormente volver a entrar en él, bastará con la declaración de estatuto aduanero de mercancías de la Unión, a menos que haya dudas en cuanto a la veracidad de su declaración.

Artículo 205,
apartado 2, del AE

En caso de que un viajero esté obligado a presentar una solicitud de visado de un T2L/T2LF, deberá utilizar el formulario que figura en el anexo 51-01 del AE.

Artículo 199,
apartado 1, letra
g), del AE

— **Productos sujetos a impuestos especiales**

En el caso de los productos sujetos a impuestos especiales, para acreditar el estatuto de la Unión podrá utilizarse una copia impresa del documento administrativo electrónico (e-DA), contemplado en la Directiva 2008/118/CE del Consejo y en el Reglamento n.º 684/2009 de la Comisión, de acompañamiento de los productos sujetos a impuestos especiales despachados a libre práctica, pero bajo suspensión de derechos, entre dos puntos de la Unión.

Artículo 199,
apartado 1, letra
e), del AE

— **Productos de la pesca**

Como medio para acreditar el estatuto de la Unión, podrán utilizarse un cuaderno diario de pesca, una declaración de desembarque, una declaración de transbordo y datos de seguimiento del buque, según proceda, para los productos de la pesca marítima y las mercancías obtenidas de dichos productos capturados por los buques pesqueros de la Unión fuera del territorio aduanero de la Unión en aguas distintas de las aguas territoriales de un tercer país (véase la sección II.5).

Artículo 199,
apartado 6, del AE
Artículo 2,
apartado 2, letra
a), del apéndice II
del Convenio

— **Mercancías destinadas a la exportación**

Los documentos o modalidades aplicables al estatuto de las mercancías no podrán utilizarse para las mercancías para las cuales se hayan cumplido las formalidades de exportación o que se hayan incluido en un régimen de perfeccionamiento pasivo.

Artículo 199,
apartado 5, del AE
Artículo 4,
apartado 2, del
apéndice II del
Convenio

— **Expedición *a posteriori* de pruebas**

Siempre que se cumplan las condiciones para la expedición de los documentos de prueba del estatuto aduanero de mercancías de la Unión, dichos documentos podrán emitirse *a posteriori*. En tal caso, llevarán una de las menciones siguientes en rojo:

BG	Издаден впоследствие
CS	Vystaveno dodatečně
DA	Udstedt efterfølgende
DE	Nachträglich ausgestellt
EE	Välja antud tagasiulatuvalt
EL	Εκδοθέν εκ των υστέρων
EN	Issued retrospectively – [code 98201] 99210
ES	Expedido <i>a posteriori</i>
FI	Annettu jälkikäteen
FR	Délivré a posteriori
HR	Izdano naknadno
HU	Kiadva visszamenőleges hatállyal
IS	Útgefið eftir á

IT	Rilasciato <i>a posteriori</i>
LT	Retrospektyvusis išdavimas
LV	Izsniegts retrospektīvi
MT	Maħruġ b'mod retrospettiv
NL	Achteraf afgegeven
NO	Utstedt i etterhånd
PL	Wystawione retrospektywnie
PT	Emitido <i>a posteriori</i>
RO	Eliberat ulterior
SI	Izdano naknadno
SK	Vyhotovené dodatočne
SV	Utfärdat i efterhand

Para obtener más información sobre la expedición *a posteriori* de pruebas, véanse las secciones detalladas de la prueba en cuestión, es decir, la sección II.3.2.1 para el documento T2L/T2LF, la sección II.3.2.2 para el manifiesto aduanero de mercancías, la sección II.3.2.3 para el manifiesto de la compañía naviera y la sección II.3.2.4 para la factura o documento de transporte.

II.2.4. Resumen de los traslados de mercancías de la Unión temporalmente fuera del territorio

Especificaciones	Pruebas	Declaración aduanera	Otros requisitos	Disposiciones legales
Transporte aéreo				
• Desde un aeropuerto de la UE a otro sin realizar paradas fuera de la UE	No se requieren	Ninguna	Conocimiento aéreo individual expedido en un Estado miembro	Artículo 119, apartado 2, letra a), del AD
• Desde un aeropuerto de la UE a otro con una posible parada fuera de la UE	Se requiere prueba	Ninguna	Conocimiento aéreo	Artículo 119, apartado 3, letras a) y b), del AD
• Desde un aeropuerto de la UE a otro con transbordo fuera de la UE	Se requiere prueba	Ninguna	Nuevo conocimiento aéreo + copia del conocimiento aéreo original expedido en un Estado miembro	Artículo 119, apartado 3, letra c), del AD
Transporte marítimo				
• Desde un puerto de la UE a otro sin realizar paradas fuera de la UE	No se requieren	Ninguna	Autorización de servicio marítimo regular	Artículo 119, apartado 2, letra b), del AD
• Desde un puerto de la UE a otro puerto de la UE con una posible parada fuera de la UE	Se requiere prueba	Ninguna	Conocimiento de embarque	Artículo 119, apartado 3, letras a) y b), del AD
• Desde un puerto de la UE a otro con transbordo fuera de la UE	Se requiere prueba	Ninguna	Nuevo conocimiento de embarque + copia del conocimiento de embarque original expedido en un Estado miembro	Artículo 119, apartado 3, letra c), del AD
Ferrocarril				

Especificaciones	Pruebas	Declaración aduanera	Otros requisitos	Disposiciones legales
• Desde una estación de la UE a otra, transporte a través de un tercer país que sea Parte contratante del Convenio relativo a un régimen común de tránsito	No se requieren	Ninguna (*)	– Acuerdo internacional en apoyo de la aplicación del artículo 119, apartado 2, letra c), del AD, como por ejemplo el T2-Corredor en Suiza – Carta de porte CIM expedida en un Estado miembro	Artículo 119, apartado 2, letra c), del AD
• Desde una estación de la UE a otra, transporte a través de un tercer país que no sea Parte contratante del Convenio relativo a un régimen común de tránsito, sin transbordo fuera de la UE	Se requiere prueba	Ninguna (*)	Carta de porte CIM expedida en un Estado miembro	Artículo 119, apartado 3, letra b), del AD
• Desde una estación de la UE a otra con transbordo fuera de la UE	Se requiere prueba	Ninguna (*)	Nueva carta de porte CIM + copia de la carta de porte CIM original expedida en un Estado miembro	Artículo 119, apartado 3, letra c), del AD
Transporte por carretera				
• Desde un punto de la UE a otro sin transbordo fuera de la UE	Se requiere prueba	Ninguna (*)	CMR expedido en un Estado miembro	Artículo 119, apartado 3, letra b), del AD
• Desde un punto de la UE a otro con transbordo fuera de la UE	Se requiere prueba	Ninguna (*)	Nuevo CMR + copia del CMR original expedido en un Estado miembro	Artículo 119, apartado 3, letra c), del AD

Especificaciones	Pruebas	Declaración aduanera	Otros requisitos	Disposiciones legales
Medios de transporte (**)				
• Vehículos de carretera matriculados en un Estado miembro	Se considera acreditado	Ninguna	Placa y documentos de matriculación	Artículo 119, apartado 3, letra d), del AD y artículo 208, apartado 1, del AE
• Vehículos de carretera matriculados en un Estado miembro	Se requiere prueba	Ninguna	Ninguno	Artículo 119, apartado 3, letra d), del AD y artículo 208, apartado 2, del AE
• Envases, palés y otros equipos similares	Se considera acreditado	Ninguna	—Identificación de que pertenece a una persona de la UE —Declaración de gozar del estatuto de la Unión —Ninguna duda sobre la veracidad	Artículo 119, apartado 3, letra e), del AD y artículo 209, apartado 1, del AE
	Obligatoria si no se puede considerar acreditado el estatuto de la Unión	Ninguna	Ninguno	Artículo 119, apartado 3, letra e), del AD y artículo 209, apartado 2, del AE
• Contenedor	Siempre mercancías de retorno	ATA	De conformidad con el Convenio de Estambul	Convenio ATA
Pasajeros (**)				
• Mercancías desprovistas de carácter comercial transportadas por el pasajero	Se considera acreditado	Ninguna	— Declaración del pasajero — Ninguna duda sobre la veracidad	Artículo 119, apartado 3, letra f), del AD
Envíos postales				

Especificaciones	Pruebas	Declaración aduanera	Otros requisitos	Disposiciones legales
• Transporte de envíos postales desde un punto de la UE a otro sin transbordo fuera de la UE	Ninguna	T2	Identificación como envío postal	
• Transporte de envíos postales desde un punto de la UE a otro con envío posterior desde un país de tránsito común	Se requiere prueba	T2	Identificación como envío postal	Artículo 290, apartado 2, del AE
• Transporte de envíos postales a partir de territorios fiscales especiales o entre dichos territorios	Etiqueta recogida en el anexo 72-02 del AE	T2F	Identificación como envío postal	Artículo 290, apartado 1, del AE

- (*) La indicación de que no es necesaria una declaración aduanera solo se refiere al territorio aduanero de la UE. Es posible que un tercer país exija que las mercancías de la Unión se incluyan en un régimen de tránsito aduanero cuando atraviesen su territorio. Por ejemplo, el T2-Corredor es un régimen de tránsito en el territorio suizo.
- (**) Los medios de transporte y las mercancías desprovistas de carácter comercial transportadas por el pasajero no pierden su estatuto de la Unión únicamente si circulan de conformidad con el artículo 119, apartado 3, del AD (por ejemplo, cuando viajan de Alemania a Italia a través de Suiza). En otras situaciones, se aplica el procedimiento correspondiente a las mercancías de retorno conforme al artículo 203 del CAU.

II.3. Circulación de mercancías de la Unión con prueba del estatuto de la Unión

En la sección anterior se explicaba que las **mercancías de la Unión** pueden **circular** de un punto a otro dentro del territorio aduanero de la Unión y **abandonar temporalmente** dicho territorio **sin** estar sujetas a un **régimen aduanero** ni ver su estatuto alterado **si se acredita** su **estatuto** de mercancías de la Unión (véase la sección II.2.2.2). La sección II.2.3.4 describe los medios que podrán utilizarse para acreditar el estatuto de la Unión.

Esta sección detalla en mayor profundidad las particularidades y la aplicación de los medios comunes de prueba del estatuto de la Unión.

II.3.1. Uso de la prueba del estatuto de la Unión

La prueba del estatuto de la Unión se **determina** de la siguiente manera:

1. el interesado aporta la prueba del estatuto de la Unión por uno de los medios enumerados en la sección II.2.3.4;
2. la autoridad aduanera de partida visa la prueba, de ser necesario;
3. la autoridad aduanera de partida registra la prueba, de ser necesario.

Sucesivamente, el medio de prueba se **utiliza** de la siguiente manera:

1. El interesado puede transportar las mercancías. Cuando vuelvan a entrar en el territorio aduanero de la Unión, el medio de prueba se presentará a la autoridad aduanera a la llegada.
2. La autoridad aduanera del punto de reingreso supervisará que el medio de prueba se utilice adecuadamente, es decir, su autenticidad, que se utilice de manera apropiada, etc.
Para facilitar esta labor de supervisión, la aduana del punto de reingreso en que se haya presentado la prueba sellará el impreso de reingreso, en su caso, para impedir que se vuelva a utilizar.

II.3.2. Medios comunes para acreditar el estatuto de la Unión: detalles adicionales

II.3.2.1. Documentos T2L o T2LF

*Artículo 124 bis del AD
Artículos 5 y 6 del apéndice II del Convenio*

Hasta que se implante el sistema electrónico de Prueba del Estatuto de la Unión (PoUS), el documento T2L/T2LF utilizado para demostrar el estatuto de la Unión estará formado por:

- el documento T2L: ejemplar n.º 4 del documento único administrativo (DUA) (para más información, véase el apartado V.3.3.1.1); o
- el documento T2LF: el ejemplar n.º 4 del DUA extendido para las mercancías transportadas con origen o destino en los territorios excluidos del territorio fiscal de la Unión, o entre dos de estos últimos territorios (para más información, véase el apartado IV.5.4); así como
- la lista de carga, en casos específicos.

Por lo que respecta a los requisitos referentes al formato de los documentos T2L/T2LF, será de aplicación lo dispuesto en la parte

IV.1.4.2.1, «Impreso y forma de cumplimentar la declaración de tránsito».

Artículo 124 bis del AD
Artículos 6 y 8 del apéndice II del Convenio

OPERADORES ECONÓMICOS

Los interesados consignan «T2L» o «T2LF» en la subdivisión situada a la derecha de la casilla 1 del impreso y «T2L *bis*» o «T2LF *bis*» en la subdivisión situada a la derecha de la casilla 1 en las hojas complementarias utilizadas y las listas de carga, cuando proceda.

El documento debe cumplimentarse en un único original.

Artículos 200 y 202 del AE Los documentos T2L/T2LF, las hojas complementarias y la lista de carga deben ser visadas y registradas por la aduana.

Artículo 124 bis del AD
Artículo 8 del apéndice II del Convenio

ADUANA

La aduana de partida debe visar y registrar el documento e indicar en la casilla C:

- del impreso:
 - el nombre y el sello de la aduana, la firma de un funcionario de esa aduana, la fecha de visado, el número de registro o el número de la declaración de expedición cuando sea necesaria;
- de las hojas complementarias o las listas de carga:
 - el número que figura en el documento T2L/T2LF, a mano o mediante un sello. Los sellos deben incluir el nombre de la aduana competente; o la indicación debe ir acompañada del sello oficial de la aduana competente.

Estos documentos se remitirán al interesado.

Artículo 123 del AD Una vez visado el documento T2L/T2LF, su período de validez se limita a noventa días. A petición del interesado y por razones justificadas, la aduana podrá establecer un período de validez más largo.

Uso único de la prueba

Artículo 205, apartado 1, del AE Los documentos T2L/T2LF solo pueden utilizarse en una ocasión, cuando se presentan por primera vez. Si los documentos solo se utilizaron para una parte de las mercancías cuando se presentaron

por primera vez, deberá establecerse una prueba nueva para las mercancías restantes de conformidad con el procedimiento antes descrito.

Sustitución

Cuando las circunstancias lo exijan, la autoridad aduanera que visó el documento T2L/T2LF original podrá sustituirlo por uno o varios documentos nuevos.

Ejemplares adicionales

En caso de que sean necesarios tres ejemplares, estos podrán presentarse en forma de un original y dos fotocopias, siempre que en estas últimas figure la indicación «copia».

Expedición *a posteriori* de T2L/T2LF

*Artículo 199,
apartado 5, del AE
Artículo 4,
apartado 2, del
apéndice II del
Convenio*

Los documentos T2L/T2LF podrán expedirse *a posteriori*, salvo cuando lo prohíban expresamente las disposiciones vigentes y siempre que su expedición se realice tras un examen minucioso destinado a garantizar que se cumplan todas las condiciones para la concesión de dicho documento.

*Artículo 212 del
AE
Artículo 21 del
apéndice II del
Convenio*

Sin embargo, los documentos T2L/T2LF expedidos *a posteriori* deben ser aceptados por las autoridades aduaneras sin perjuicio de la posible aplicación de procedimientos de control *a posteriori* o de otros procedimientos de asistencia administrativa, especialmente en caso de sospecha de fraude o irregularidades.

Los documentos T2L/T2LF expedidos *a posteriori* llevarán la mención oportuna que se indica en la sección II.2.3.4.2.

La autoridad aduanera responsable del documento T2L/T2LF expedido *a posteriori* debería ser la misma autoridad responsable del visado del documento T2L/T2LF original.

*Artículo 148,
apartado 4, letra
b), del AD*

Cumplimentación por error de una declaración T1

El documento T2L/T2LF podrá expedirse *a posteriori* en relación con mercancías para las que se haya cumplimentado por error una declaración T1.

En tal caso, en el documento T2L/T2LF deberá figurar una referencia a dicha declaración T1.

Duplicados

Podrá expedirse un duplicado de un documento T2L/T2LF, salvo cuando lo prohíban expresamente las disposiciones vigentes y siempre que dicha duplicación se realice tras un examen minucioso destinado a garantizar que se cumplan todas las condiciones para la expedición de dicho documento. En la parte V.3.4.4 se recoge más información sobre la expedición de duplicados.

II.3.2.2. Manifiesto aduanero de mercancías

Esta sección se completará cuando se implante el PoUS y se abandone el uso del manifiesto de la compañía naviera como prueba del estatuto de la Unión.

II.3.2.3. Manifiesto de la compañía naviera (*disposición transitoria exclusiva para el transporte marítimo*)

*Artículo 199,
apartado 2, del AE
Artículo 10 del
apéndice II del
Convenio*

Hasta el despliegue del sistema electrónico de PoUS, los operadores económicos podrán seguir utilizando el manifiesto de la compañía naviera como medio de prueba del estatuto de la Unión.

*Artículo 126 bis del AD
Artículo 10 del apéndice II del Convenio*

OPERADORES ECONÓMICOS

En el manifiesto de la compañía naviera (relativo a un servicio marítimo no regular) deben constar los siguientes datos:

- el nombre y la dirección completa de la naviera;
- el nombre del buque;
- el lugar y la fecha de carga de las mercancías;
- el lugar de descarga;
- la firma del expedidor.

Además, para cada envío:

- una referencia al conocimiento de embarque o a cualquier otro documento comercial;
- el número, la naturaleza, las marcas y la numeración de los bultos;
- la descripción de las mercancías según su denominación comercial usual que contenga todas las indicaciones necesarias para su identificación;
- la masa bruta en kilogramos;
- cuando proceda, los números de identificación de los contenedores; y

- las siguientes indicaciones relativas al estatuto de las mercancías, según sea el caso:
 - el código «C» (equivalente a «T2L») para las mercancías cuyo estatuto aduanero de mercancías de la Unión se pueda acreditar;
 - el código «F» (equivalente a «T2LF») para las mercancías cuyo estatuto aduanero de mercancías de la Unión se pueda acreditar, con destino u origen en una parte del territorio aduanero de la Unión en la que no sean de aplicación las disposiciones de la Directiva 2006/112/CE, es decir, en uno de los territorios excluidos del territorio fiscal de la Unión; o
 - el código «N» para las demás mercancías.

*Artículo 203 del
AE
Artículo 10 del
apéndice II del
Convenio*

A instancia de la compañía naviera, el manifiesto debidamente cumplimentado y firmado será visado por la aduana competente.

*Artículo 126 bis del AD
Artículo 10 del apéndice II del Convenio*

ADUANA

Si el manifiesto de la compañía naviera está visado, la aduana competente deberá incluir:

- el nombre y sello de la aduana competente;
- la firma de un funcionario de dicha aduana; y
- la fecha del visado.

*Artículo 199,
apartado 5, del AE
Artículo 4,
apartado 2, del
apéndice II del
Convenio*

Si el manifiesto de la compañía naviera se expide *a posteriori*, en él deberá figurar la mención apropiada conforme a lo dispuesto en la sección II.2.3.4.2.

II.3.2.4. Factura o documento de transporte

Artículo 126 del AD

Artículo 9 del apéndice II del Convenio

OPERADORES ECONÓMICOS

En la factura o en el documento de transporte deberán constar al menos los siguientes datos:

- el nombre y la dirección completa del expedidor o del interesado, si este no fuera el expedidor;
- el número, el tipo, las marcas y la numeración de los bultos;
- la descripción de las mercancías;
- la masa bruta en kilogramos;
- el valor de la mercancía;
- los números de identificación de los contenedores, cuando proceda;
- el código T2L o T2LF, según corresponda; y
- la firma manuscrita del interesado.

Nota: la factura o el documento de transporte deberá referirse exclusivamente a mercancías de la Unión.

Facturas o documentos de transporte cuando el valor total de las mercancías cubiertas no exceda de 15 000 euros

*Artículo 199,
apartado 1, letra
d), y artículo 211
del AE CAU
Artículo 9 del
apéndice II del
Convenio*

Cuando el valor total de las mercancías de la Unión incluidas en la factura o en el documento de transporte no sea superior a 15 000 euros, el interesado no estará obligado a presentar a la aduana competente dicho documento para su visado. No obstante, en este supuesto, la factura o el documento de transporte deberá incluir, además de los datos mencionados anteriormente, el nombre y la dirección de la aduana competente.

Facturas o documentos de transporte cuando el valor total de las mercancías cubiertas excede de 15 000 euros

*Artículo 126 del
AD y artículo 201
del AE
Artículo 9 del
apéndice II del
Convenio*

A instancia del interesado, la factura o el documento de transporte debidamente cumplimentados y firmados serán visados por la aduana competente. Si la factura o el documento de transporte no están visados, no pueden utilizarse como prueba del estatuto de la Unión.

ADUANA

El visado de la factura o del documento de transporte por parte de las autoridades competentes deberá incluir:

- el nombre y sello de la aduana competente;
- la firma de un funcionario de dicha aduana;
- la fecha del visado; y
- un número de registro o bien el número de la declaración de expedición, cuando esta sea necesaria.

Artículo 199,
apartado 5, del AE
Artículo 4,
apartado 2, del
apéndice II del
Convenio

En las facturas o los documentos de transporte expedidos *a posteriori* debe figurar la mención apropiada conforme a lo dispuesto en la sección II.2.3.4.2.

II.3.2.5. Cuaderno TIR, cuaderno ATA o formulario 302

Artículo 127 del
AD
Artículo 207 del
AE
Artículo 12 del
apéndice II del
Convenio

Cuando las mercancías que se transporten al amparo de un cuaderno TIR, de un cuaderno ATA o de un formulario 302 sean todas mercancías de la Unión, el declarante deberá consignar el código «T2L» o «T2LF» de manera visible en la casilla reservada a la descripción de las mercancías, junto con su firma manuscrita, en todos los talones del cuaderno y presentar el cuaderno en la aduana de partida para su visado.

En el caso de que el cuaderno TIR, el cuaderno ATA o el formulario 302 comprendan a la vez mercancías de la Unión y no pertenecientes a la Unión, deberán indicarse por separado ambas categorías, y se consignará el código «T2L» o «T2LF» de modo que se refiera clara y exclusivamente a las mercancías de la Unión.

ADUANA

Cuando se presente en la aduana de partida para su visado un cuaderno TIR, un cuaderno ATA o un formulario 302, a los efectos de que sirva como documento acreditativo del estatuto aduanero de mercancías de la Unión, será preciso asegurarse de que las mercancías de la Unión han sido consignadas por separado de las demás mercancías y de que se ha consignado el código «T2L» o «T2LF» de modo que solo haga referencia a las mercancías de la Unión.

El código «T2L» o «T2LF» deberá autenticarse con el sello de la aduana de partida acompañado de la firma del funcionario competente.

II.3.3. Emisor autorizado

II.3.3.1. Disposiciones generales

*Artículo 128 del
AD*

*Artículo 14 del
apéndice II del
Convenio*

Las autoridades aduaneras podrán autorizar a una persona, que se denominará «emisor autorizado», a expedir los siguientes medios de prueba del estatuto de la Unión:

1. Documentos T2L y T2LF sin visado (véase la sección II.3.3.2) (carácter transitorio):
 - a) con autenticación previa por parte de la aduana;
 - b) con autenticación por parte del propio emisor autorizado;
 - c) con autenticación electrónica por parte del propio emisor autorizado sin firma;
2. manifiesto aduanero de mercancías sin visado ni registro (véase la sección II.3.3.3);
3. manifiestos de compañía naviera sin visado (véase la sección II.3.3.4) (disposición transitoria):
 - a) manifiesto de compañía naviera como prueba;
 - b) manifiesto de compañía naviera después de la partida;
4. facturas o documentos de transportes correspondientes a mercancías por valor superior a 15 000 euros sin visado (disposición transitoria) (véase la sección II.3.3.2).

Nótese que la autorización para expedir documentos T2L/T2LF sin visado es una disposición transitoria en la medida en que la prueba consistirá en documentos T2L/T2LF en lugar de datos consignados en el sistema de PoUS.

La autorización para expedir determinados medios de prueba del estatuto de la Unión sin visado (y registro) por parte de las aduanas es una decisión aduanera sujeta a solicitud. Esto significa que se aplicarán las reglas generales de las decisiones aduaneras descritas en la parte VI, a menos que se especifique lo contrario.

El procedimiento que deba seguirse se ajustará a lo dispuesto en la parte VI, sección 2.2, a menos que a continuación figure información adicional.

La solicitud se presentará ante la autoridad aduanera responsable del lugar donde se encuentren o sean accesibles las principales cuentas

a efectos aduaneros del solicitante y donde al menos parte de las actividades cubiertas por la autorización se lleven a cabo.

El solicitante debe cumplir las condiciones generales y específicas. Las condiciones generales que se aplican en todas las circunstancias se enumeran en el cuadro que figura a continuación. Las otras condiciones específicas se contemplan en las secciones referentes a cada medio o mecanismo específico.

Condiciones generales

*Artículo 128, apartado 1, del AD
Artículo 14 del apéndice II del Convenio*

- el solicitante está establecido en la UE o en un país de tránsito común;
- de estar establecido en la UE, el solicitante debe contar con un número de registro e identificación de operadores económicos (EORI);
- el interesado no ha cometido infracciones graves o reiteradas prohibidas por la legislación aduanera o fiscal;
- las autoridades aduaneras competentes pueden supervisar el régimen y llevar a cabo controles sin tener que realizar un esfuerzo administrativo desproporcionado respecto a las necesidades del interesado;
- el interesado dispone de registros que permiten a las autoridades competentes efectuar un control eficaz.

II.3.3.2. Documento T2L/T2LF, factura o documento de transporte expedido por un emisor autorizado (*disposición transitoria*)

II.3.3.2.1. Autorización

Además de las condiciones generales enumeradas en la sección II.3.3.1, el solicitante debe cumplir las siguientes condiciones específicas para obtener la autorización para expedir documentos T2L/T2LF, facturas o documentos de transporte como prueba del estatuto de la Unión sin el visado de la aduana.

Condiciones específicas para la expedición de documentos T2L/T2LF, facturas o documentos de transporte

*Artículo 128, apartados 2 y 4, del AD
Artículo 14 del apéndice II del Convenio*

- el interesado extiende regularmente la prueba del estatuto aduanero de mercancías de la Unión o las autoridades aduaneras saben que puede cumplir las obligaciones

legales para la utilización de dichos medios de prueba.

Además de las condiciones generales enumeradas en la sección II.3.3.1 y las condiciones específicas, el solicitante debe cumplir las siguientes condiciones específicas para obtener la autorización para expedir documentos T2L/T2LF electrónicos autenticados por el propio emisor como prueba del estatuto de la Unión sin el visado de la aduana.

Condiciones específicas aplicables a la autenticación electrónica por parte del propio emisor autorizado sin firma

Artículo 128 ter del AD

Artículo 17 del apéndice II del Convenio

- el emisor autorizado ha otorgado un compromiso por escrito en el que asume su responsabilidad por las consecuencias legales derivadas de todos los documentos T2L/T2LF o documentos comerciales expedidos con el sello especial.

Artículo 128 bis, apartado 2, del AD

Artículo 15 del apéndice II del Convenio

ADUANA

En particular, la autorización deberá especificar:

- a) la aduana a la que se ha asignado la responsabilidad de autenticar previamente los formularios «T2L» o «T2LF»;
- b) la forma en que el emisor autorizado determinará la correcta utilización de los formularios;
- c) las categorías o movimientos de mercancías excluidos;
- d) el plazo y la forma en que el emisor autorizado deberá informar a la aduana competente para que esta pueda proceder, en su caso, al control de las mercancías antes de su partida;
- e) si los medios de pruebas deben:
 - 1) ser autenticados previamente por la aduana;
 - 2) ser autenticados por el propio emisor autorizado con firma;
 - 3) ser autenticados electrónicamente por el propio emisor autorizado (sin firma);
- f) que el expedidor autorizado debe cumplimentar y firmar el formulario antes de la expedición de las mercancías;
- g) si la autoridad aduanera permite la utilización de listas de carga que no cumplan todos los requisitos.

II.3.3.2.2. Utilización de documentos T2L/T2LF, facturas o documentos de transporte expedidos por un emisor autorizado

Cuando los medios de prueba sean autenticados previamente por la aduana:

<i>Artículo 128 bis del AD</i> <i>Artículo 16 del apéndice II del Convenio</i> ADUANA La aduana sellará y firmará de antemano: — el anverso de las facturas o documentos de transporte; o — la casilla «C. Aduana de partida» en el anverso de los documentos T2L/T2LF y, cuando proceda, las hojas complementarias. La firma del funcionario de la aduana encargada de la autenticación previa podrá no ser manuscrita y el sello de la aduana podrá estar preimpreso si la autenticación previa está centralizada en una sola autoridad aduanera

Cuando los medios de prueba sean autenticados por el propio emisor autorizado:

<i>Artículo 128 bis del AD y parte II, capítulo II, del anexo 72-04 del AE</i> <i>Artículo 16 del apéndice II y anexo B9 del apéndice III del Convenio</i> OPERADORES ECONÓMICOS El emisor autorizado estampará un sello especial: — en el anverso de las facturas o documentos de transporte; o — en la casilla «C. Aduana de partida» en el anverso de los documentos T2L/T2LF y, cuando proceda, las hojas complementarias. El sello podrá estar preimpreso en los formularios siempre que dicha impresión se confíe a una imprenta autorizada al efecto. Las casillas 1 y 2 y 4 a 6 del sello especial deberán completarse con la siguiente información: — escudo o cualquier otro signo o letra que caracterice al país, — aduana competente, — fecha, — emisor autorizado, y — número de autorización. Nota: la preimpresión del sello deberá ser autorizada por las autoridades competentes del país donde el emisor autorizado esté establecido y no por las autoridades del país donde esté establecida la imprenta.

Cumplimentación adicional de la prueba por parte del emisor autorizado:

OPERADORES ECONÓMICOS

Antes de la expedición de las mercancías, el emisor autorizado deberá cumplimentar y firmar el formulario consignando en:

- un espacio claramente identificable del documento comercial, o
- la casilla «D. Control por parte de la aduana de partida» de los documentos T2L/T2LF y, cuando proceda, las hojas complementarias,

los siguientes datos:

- el nombre de la aduana competente;
- la fecha de cumplimentación del documento y la firma del emisor autorizado; y
- una de las siguientes menciones:

BG	Одобрен издател
CS	Schválený vydavatel
DA	Autoriseret udsteder
DE	Zugelassener Aussteller
EL	Εγκεκριμένος εκδότης
EN	Authorised issuer
ES	Emisor autorizado
ET	Volitatud väljastaja
FI	Valtuutettu antaja
FR	Emetteur agréé
HR	Ovlaštenog izdavatelja
HU	Engedélyes kibocsátó
IT	Emittente autorizzato
LT	Įgaliotasis išdavėjas
LV	Atzītais izdevējs
MT	Emittent awtorizzat
NL	Toege laten afgever
PL	Upoważnionego wystawcę
PT	Emissor autorizado
RO	Emitent autorizat
SK	Schválený vystaviteľ
SL	Pooblaščen izdajatelj
SV	Godkänd utfärdare

El emisor autorizado deberá:

- hacer una copia de cada prueba extendida;
- presentar las copias en la aduana conforme a lo dispuesto en las autorizaciones a efectos de control; y
- conservarlas durante un mínimo de tres años.

En caso de autenticación electrónica por parte del propio emisor autorizado sin firma:

Artículo 128 ter del AD

Artículo 17 del apéndice II del Convenio

OPERADORES ECONÓMICOS

Antes de la expedición de las mercancías, el emisor autorizado deberá cumplimentar y firmar el formulario conforme a lo indicado en el recuadro «Operadores económicos» anterior, salvo por los siguientes aspectos.

Los documentos T2L/T2LF o los documentos comerciales deben incluir una de las siguientes menciones en lugar de la firma del emisor autorizado:

BG	Освободен от подпис
CS	Podpis se nevyžaduje
DA	Fritaget for underskrift
DE	Freistellung von der Unterschriftsleistung
EE	Allkirjanõudest loobutud
EL	Δεν απαιτείται υπογραφή
EN	Signature waived
ES	Dispensa de firma
FI	Vapautettu allekirjoituksesta
FR	Dispense de signature
HR	Oslobodeno potpisa
HU	Aláírás alól mentesítve
IS	Undanþegið undirskrift
IT	Dispensa dalla firma
LT	Leista nepasirašyti
LV	Derīgs bez paraksta
MT	Firma mhux meħtieġa
NL	Van ondertekening vrijgesteld
NO	Fritatt for underskrift
PL	Zwolniony ze składania podpisu
PT	Dispensada a assinatura
RO	Dispensă de semnătură
SI	Opustitev podpisa
SK	Oslobodenie od podpisu
SV	Befrielse från underskrift

Para obtener más información sobre el uso de estos medios de prueba, véase asimismo la sección II.3.2.1 para los documentos T2L/T2LF y la sección II.3.2.4 para las facturas y los documentos de transporte.

II.3.3.3. Manifiesto aduanero de mercancías expedido por un emisor autorizado

Esta sección se completará cuando se despliegue el PoUS y se abandone el uso del manifiesto de la compañía naviera como prueba del estatuto de la Unión.

II.3.3.4. Manifiesto de la compañía naviera expedido por un emisor autorizado (disposición transitoria)

II.3.3.4.1. Autorización

Además de las condiciones generales enumeradas en la sección II.3.3.1, el solicitante debe cumplir las siguientes condiciones específicas para obtener la autorización para cumplimentar un **manifiesto de compañía naviera** como prueba del estatuto de la Unión sin el visado de la aduana.

Condiciones específicas

Artículo 128, apartados 2 y 4, del AD

- el interesado extiende regularmente la prueba del estatuto aduanero de mercancías de la Unión o las autoridades aduaneras competentes saben que puede cumplir las obligaciones legales para la utilización de dichas pruebas.

Sin embargo, por razones logísticas, a veces el manifiesto no está disponible en el momento de la salida del buque y, por lo tanto, su autenticación no puede tener lugar en ese momento. En ese caso, una compañía naviera puede enviar electrónicamente los detalles del manifiesto desde el puerto de partida, después de la salida del buque hacia el puerto de destino, de modo que el manifiesto esté disponible en el puerto de destino antes de la llegada del buque. Las autoridades aduaneras podrán autorizar a la empresa naviera a que **cumplimente** dichos manifiestos a más tardar **el día después** de la salida del buque pero antes de su llegada al puerto de destino: la autorización TC12 (véase el anexo 8.2). Además de las condiciones generales enumeradas en la sección II.3.3.1, el solicitante debe cumplir las siguientes condiciones específicas.

Condiciones específicas

- que se trate de una compañía marítima internacional;
- que utilice sistemas electrónicos de intercambio de datos para transmitir información entre los puertos de partida y destino en el territorio aduanero de la Unión;
- que realice un número significativo de travesías entre los puertos de los Estados miembros o los países de tránsito común según las rutas autorizadas.

Solicitud

*Artículos 128
quater y 128
quinquies del AD
Artículo 18 del
apéndice II del
Convenio*

La compañía marítima debe incluir en la solicitud de autorización la lista de todos los países y de todos los puertos de partida y destino en cuestión.

La compañía marítima debe indicar, asimismo, el/los nombre(s) de su(s) representante(s) en los puertos mencionados.

Procedimiento de consulta para la autorización

Al recibir una solicitud, las autoridades aduaneras del Estado miembro en el que esté establecida la compañía marítima notificarán dicha solicitud a los demás Estados miembros en los que estén situados los puertos de partida y de destino previsto. Las personas de contacto pertinentes se enumeran en el anexo II.8.2 – anexo B.

Las autoridades aduaneras de los puertos de partida y de destino examinarán con las oficinas locales de la compañía marítima si se cumplen las condiciones para la utilización del procedimiento simplificado y, en particular, si se respeta el criterio relativo a un número significativo de travesías entre los países según itinerarios reconocidos.

Concluido este procedimiento de consulta, las autoridades aduaneras de los puertos de partida y de destino comunicarán a sus autoridades competentes si esos puertos están dotados o no con equipamientos que permitan utilizar un sistema de intercambio electrónico de datos y si la compañía cumple o no las condiciones contempladas anteriormente.

En el supuesto de que no se reciba ninguna objeción en el plazo de sesenta días (Estados miembros) o de cuarenta y cinco días (países de tránsito común) a partir de la fecha de la notificación, las autoridades aduaneras autorizarán el uso del procedimiento

simplificado para cumplimentar el manifiesto de una compañía marítima como prueba del estatuto de la Unión sin el visado de la aduana.

Esta autorización será válida en los Estados miembros correspondientes y solo se aplicará a las operaciones de transporte efectuadas entre los puertos a los que se refiera. La simplificación cubrirá el traslado de todas las mercancías transportadas por la compañía naviera por mar entre los puertos de los Estados miembros de la Unión y los países de tránsito común contemplados en la autorización.

II.3.3.4.2. Cumplimentación de la prueba

Tal manifiesto debe ser autenticado antes de la salida del buque en el puerto de partida por la compañía marítima.

Sin embargo, por razones logísticas, a veces el manifiesto no está disponible en el momento de la salida del buque y, por lo tanto, su autenticación no puede tener lugar en ese momento. En ese caso, una compañía naviera puede enviar electrónicamente los detalles del manifiesto desde el puerto de partida, después de la salida del buque hacia el puerto de destino, de modo que el manifiesto esté disponible en el puerto de destino antes de la llegada del buque.

*Artículos 128
quater y 128
quinqües del AD
Artículo 18 del
apéndice II del
Convenio*

En virtud de los artículos 128 *quater* y 128 *quinqües* del AD (artículo 18 del apéndice II del Convenio), se permite la expedición de dicho manifiesto con carácter retroactivo para acreditar el estatuto de las mercancías y, a reserva de algunas condiciones, la transmisión de ese manifiesto al puerto de destino a través de un sistema electrónico de intercambio de datos.

*Artículo 126 bis del
AD
Artículo 18 del
apéndice II del
Convenio*

Cuando el manifiesto de la compañía marítima se utilice como prueba del estatuto aduanero de mercancías de la Unión, este deberá incluir como mínimo los siguientes datos:

- el nombre y la dirección completa de la compañía marítima;
- el nombre del buque;
- el lugar y la fecha de carga de las mercancías;
- el lugar de descarga;
- y para cada envío:
 - la referencia del conocimiento de embarque o cualquier otro documento comercial;
 - el número, la naturaleza, las marcas y la numeración de los bultos;
 - la descripción de las mercancías según su denominación

- comercial usual que contenga todas las indicaciones necesarias para su identificación;
- la masa bruta en kilogramos;
 - en su caso, los números de identificación de los contenedores; así como
 - las siguientes indicaciones relativas al estatuto de las mercancías:
 - el código «C» (equivalente a «T2L») para las mercancías cuyo estatuto aduanero de mercancías de la Unión se pueda acreditar; o
 - el código «F» (equivalente a «T2LF») para las mercancías con origen en los territorios excluidos del territorio fiscal de la Unión o transportadas entre ellos cuyo estatuto aduanero de mercancías de la Unión se pueda acreditar; o
 - el código «N» para las demás mercancías.

II.3.3.4.3. Procedimiento en el puerto de partida

La compañía marítima extenderá el manifiesto que acredita el estatuto aduanero de mercancías de la Unión a más tardar al día siguiente de la salida del buque y, en todo caso, antes de la llegada del buque al puerto de destino.

La compañía marítima transmitirá a continuación el manifiesto por sistema de intercambio electrónico de datos al puerto de destino.

Previo petición, la compañía marítima transmitirá el manifiesto a las autoridades aduaneras del puerto de partida por sistema de intercambio electrónico de datos o, si no disponen de medios técnicos necesarios para recibir datos por vía electrónica, en papel.

Las autoridades aduaneras competentes del puerto de partida efectuarán controles sobre la base de un análisis de riesgo.

II.3.3.4.4. Procedimiento en el puerto de destino

La compañía marítima deberá presentar un ejemplar del manifiesto a las autoridades aduaneras del puerto de destino por sistema de intercambio electrónico de datos o, si no disponen de medios técnicos necesarios para recibir datos por vía electrónica, en papel.

Las autoridades competentes del puerto de destino comprobarán el estatuto aduanero de mercancías de la Unión mediante controles sobre la base de un análisis de riesgo y efectuando verificaciones en

relación con las autoridades competentes del puerto de partida.

II.3.3.4.5. Irregularidades/infracciones

La compañía marítima deberá notificar a las autoridades competentes de los puertos de partida y de destino todas las irregularidades o infracciones que haya constatado. También estará obligada a contribuir a aclarar las infracciones o irregularidades constatadas por las autoridades competentes de los puertos de partida y de destino.

Si es imposible aclarar las infracciones o irregularidades en el puerto de destino, las autoridades competentes de dicho puerto lo notificarán a las autoridades competentes del puerto de partida y a la autoridad que haya extendido la autorización, que adoptarán entonces las medidas necesarias.

II.3.3.4.6. Responsabilidades de la empresa naviera

La empresa naviera deberá:

- llevar la documentación adecuada que permita a las autoridades competentes comprobar las operaciones en los puertos de partida y de destino;
- poner todos los documentos pertinentes a disposición de las autoridades competentes; y
- comprometerse a ser plenamente responsable ante las autoridades competentes por lo que se refiere a cumplir sus obligaciones, así como notificarles todas las infracciones e irregularidades y contribuir a aclararlas.

II.3.4. País de tránsito común

*Artículo 9 del
Convenio*

Cuando las mercancías de la Unión hayan llegado a un país de tránsito común al amparo de un régimen T2, conservarán su estatuto de la Unión siempre que:

- permaneciesen incluidas en un régimen T2 o un régimen de depósito en el país de tránsito común; y
- el período de depósito de las mercancías no excediese de cinco años (o seis meses en el caso de ciertas categorías específicas de mercancías); y
- permaneciesen bajo el control permanente de las autoridades

aduaneras.

Mercancías de la Unión en países de tránsito común

*Artículo 2,
apartado 3, letra
b), del Convenio
Artículo 2 del
apéndice II del
Convenio*

Las mercancías de la Unión en países de tránsito común solo podrán incluirse en el régimen T2 cuando:

- las mercancías hayan llegado a dicho país al amparo del régimen T2;
- las mercancías se reexpidan en condiciones por las cuales:
 - hayan permanecido bajo el control permanente de las autoridades aduaneras a fin de garantizar que no haya alteración de su identidad o integridad;
 - no hayan sido incluidas en un régimen de tránsito aduanero distinto del tránsito o un régimen de depósito;
 - y
 - en caso de haber sido incluidas en un régimen de depósito:
 - el período no exceda de cinco años;
 - para las mercancías comprendidas en los capítulos 1 a 24 de la nomenclatura para la clasificación de mercancías, el período no puede ser superior a seis meses;
 - las mercancías hayan sido depositadas en lugares reservados y no hayan sufrido más manipulaciones que las necesarias para mantener su estado de conservación o consistentes únicamente en fraccionar los envíos sin sustituir los envases; y
 - las manipulaciones hayan sido efectuadas bajo vigilancia de la aduana;
- y
- el nuevo régimen T2 incluya la referencia del mismo régimen previo al amparo del cual las mercancías de la Unión han llegado a ese país de tránsito común, incluidas todas las menciones especiales y el correspondiente agrupamiento.

Aportación de pruebas del estatuto de la Unión en un país de tránsito común

*Artículos 5, 9, 10 y
18 bis del
Convenio*

Es posible expedir los siguientes medios de prueba en un país de tránsito común:

- documento T2L;
- factura o documento de transporte;
- manifiesto de compañía naviera.

Para obtener más información sobre la aportación y el uso de estos medios de prueba, véanse las secciones II.3.2 y II.3.3.

Todos los documentos expedidos por la aduana competente de un país de tránsito común para acreditar el estatuto aduanero de mercancías de la Unión deberán llevar una referencia a la correspondiente declaración T2 o documento que acredite el estatuto aduanero de mercancías de la Unión, con arreglo al cual las mercancías hayan llegado a dicho país de tránsito común, y deberán incluir todas las menciones especiales que en él aparezcan.

Reexportación de mercancías de la Unión desde un país de tránsito común

*Artículo 9 del
Convenio
Artículo 12 del
apéndice II del
Convenio*

En el caso de mercancías de la Unión que hayan accedido al país de tránsito común y vayan a ser reexportadas al amparo de un régimen de tránsito distinto del régimen común, no será preciso renovar el documento T2L/T2LF, siempre que las mercancías no hayan sido almacenadas antes de su reexpedición. Para demostrar que las mercancías consideradas han permanecido bajo el control permanente de las autoridades aduaneras, la aduana competente del país de tránsito común estampará su sello en la parte superior del anverso de dicho documento, indicando la fecha de reexportación.

Por ejemplo: se produce la llegada de mercancías de la Unión a un país de tránsito común en un buque que no es un servicio regular y son reexportadas en camión al amparo de un régimen TIR. Nótese que el período de validez del documento T2L/T2LF se limita a noventa días.

Expedición de pruebas en los países de tránsito común

*Artículo 2 del
apéndice II del
Convenio*

La prueba correspondiente a las mercancías de la Unión transportadas desde un país de tránsito común solo puede proporcionarse si las mercancías se trasladan directamente desde ese país de tránsito común a otro país de tránsito común o a un Estado miembro:

- sin atravesar un tercer país; o
- en caso de atravesar un tercer país, circulan al amparo de un título de transporte único expedido en un país de tránsito común.

Exportación de mercancías de la Unión desde un país de tránsito común

*Artículo 2 del
apéndice II del*

La prueba del estatuto de la Unión no puede utilizarse en el caso de

Convenio mercancías de la Unión destinadas a la exportación desde un país de tránsito común o la UE.

Estatuto aduanero de mercancías de la Unión por defecto

Importación temporal

*Artículo 9,
apartado 2, del
Convenio*

No obstante, no es necesaria prueba del estatuto de la Unión para las mercancías de la Unión en un país de tránsito común incluidas en el régimen de importación temporal y que no hayan sufrido más manipulaciones que las necesarias para mantener su estado de conservación o consistentes únicamente en fraccionar los envíos.

T2-Corredor

*Artículo 2 bis del
apéndice II del
Convenio*

Las mercancías transportadas por ferrocarril que tengan el estatuto aduanero de mercancías de la Unión podrán circular, sin estar sujetas a un régimen aduanero, de un punto a otro dentro del territorio aduanero de la Unión y podrán ser transportadas a través del territorio de un país de tránsito común sin modificación de su estatuto aduanero. Para obtener más información sobre el T2-Corredor, véase la parte VI, sección 3.5.5

II.4. Circulación de mercancías de la Unión sin prueba del estatuto de la Unión

II.4.1. Transporte por vía aérea

*Artículo 119,
apartado 2, letra
a), del AD*

Las mercancías de la Unión transportadas por vía aérea desde un aeropuerto de la UE a otro sin detenerse fuera de la UE se benefician de la presunción del estatuto de la Unión, siempre que circulen al amparo de un documento de transporte único, es decir, el conocimiento aéreo de embarque expedido en un Estado miembro. Así, en estas circunstancias, no es necesaria una prueba para las mercancías de la Unión.

II.4.2. Servicio marítimo regular

II.4.2.1. Definición

*Artículo 120 del
AD*

Las compañías de navegación que solo operen servicios marítimos (de corta distancia) entre dos o más puertos de la UE y transporten mercancías de la Unión pueden solicitar la concesión de una autorización como servicio marítimo regular.

Las mercancías de la Unión transportadas a bordo de buques de líneas regulares entre dos o más puertos de la UE mantienen su estatuto de la Unión, sin la obligación de acreditar dicho estatuto ante las aduanas de los puertos de llegada de la UE. Los buques asignados a un servicio marítimo regular no pueden:

- hacer escala en ningún puerto situado fuera del territorio aduanero de la Unión;
- hacer escala en un puerto que no forme parte de las rutas del servicio marítimo regular autorizado;
- hacer escala en ninguna zona franca de un puerto de la Unión;
- efectuar transbordos de mercancías en el mar.

*Artículo 119,
apartado 2, letra
b), del AD*

En consecuencia, el servicio marítimo regular es comparable a un puente terrestre entre dos o más puertos de la UE sin controles aduaneros en ninguno de los extremos del puente. No obstante, las mercancías no pertenecientes a la Unión transportadas por un buque de un servicio marítimo regular autorizado deben estar incluidas en un régimen de tránsito T1.

Cuando un buque que no pertenece a un servicio marítimo regular navega entre puertos de la UE y abandona el territorio aduanero de la Unión, las mercancías de la Unión a bordo pierden su estatuto de la Unión. A su regreso a la Unión, deberá acreditarse el estatuto de las mercancías de la Unión; de lo contrario, la aduana considerará que todas las mercancías a bordo no pertenecen a la Unión.

Cuando los servicios de transporte marítimo operen entre puertos de la UE y no pertenecientes a la UE, no obtendrán la autorización para convertirse en servicios marítimos regulares en esas rutas. Las mercancías de la Unión transportadas a bordo de un buque que no pertenece a un servicio marítimo regular deberán acreditar el estatuto aduanero de dichas mercancías al descargarlas en un puerto de la UE.

El Convenio relativo a un régimen común de tránsito no comprende ni la facilitación de los servicios marítimos regulares ni el empleo de un documento de transporte electrónico (DTE) como declaración de tránsito para el transporte marítimo.

Este concepto de servicio marítimo regular no debe confundirse con el que encierra el término «servicio regular» utilizado por los operadores de transporte marítimo.

II.4.2.2. Procedimiento de autorización de servicios marítimos regulares

Artículos 120 y 121 del AD

Artículo 39, letra a), del CAU

La autorización solamente se concederá a las compañías navieras que:

- estén establecidas en el territorio aduanero de la Unión;
- no tengan un historial de infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera y de la normativa fiscal, en particular que no haya habido condena alguna por un delito grave en relación con su actividad económica [nota: esta condición se considera cumplida en el caso de que gocen del estatuto de operador económico autorizado (OEA)];
- se comprometan a comunicar, una vez expedida la autorización, a la autoridad aduanera que concedió la autorización:
 - los nombres de los buques asignados a cubrir el servicio marítimo regular;
 - el puerto en el que el buque iniciará su servicio regular; y
 - los puertos de escala;
- se comprometan a no realizar ninguna escala en un puerto situado fuera del territorio aduanero de la Unión ni en una zona franca de un puerto de la UE y a no realizar transbordos de mercancías en el mar.

Las normas generales por las que se rigen las decisiones aduaneras previa solicitud se aplican íntegramente a la autorización para establecer servicios marítimos regulares. En consecuencia, las directrices descritas en la parte VI, secciones 2.2 a 2.5, se aplican igualmente, además de las especificaciones que figuran a continuación.

OPERADORES ECONÓMICOS

La solicitud debe especificar los Estados miembros en que se desarrolla el servicio marítimo regular y podrá indicar los Estados miembros declarados por el solicitante respecto a futuros proyectos de servicios.

Artículo 195 del AE

Tras examinar la solicitud, las autoridades aduaneras competentes (autoridades aduaneras de autorización) notificarán a través del Sistema de Decisiones Aduaneras a las autoridades aduaneras (autoridades aduaneras consultadas) de los demás Estados miembros en que el servicio marítimo que solicita su aceptación opere o pueda hacerlo en un futuro. Las demás administraciones indicarán su aceptación o rechazo en el plazo de quince días a partir de la notificación por parte de la autoridad aduanera de

autorización. En caso de denegación, el Estado miembro consultado deberá indicar los motivos de la misma y las disposiciones legales que hayan sido objeto de infracción a través del Sistema de Decisiones Aduaneras. Las autoridades del Estado miembro donde se haya presentado la solicitud denegarán la autorización y notificarán las razones de esa denegación al solicitante.

*Artículo 195 del
AE*

En ausencia de respuesta o de rechazo en el plazo de quince días a partir de la fecha de recepción de la notificación, las autoridades aduaneras expedirán la autorización a la compañía naviera.

La autorización deberá ser aceptada por los demás Estados miembros en que opere o pueda operar en un futuro el servicio marítimo.

Artículo 121 del AD

OPERADORES ECONÓMICOS

Tras haber sido autorizada a crear servicios marítimos regulares, la compañía naviera registrará ante las autoridades aduaneras de autorización la información siguiente:

- a) los nombres de los buques asignados a cubrir el servicio marítimo regular;
- b) el primer puerto en el que el buque iniciará su servicio regular;
- c) los puertos de escala;

y notificará a la autoridad aduanera de autorización:

- d) cualquier modificación de la información a que se hace referencia en las letras a), b) y c);
 - e) la fecha y la hora de entrada en vigor de las modificaciones;
- y, si fuera necesario:
- f) los nombres de los cofletadores.

Artículo 121 del AD y artículo 196 del AE

ADUANA

Todas las modificaciones de la autorización comunicadas por la compañía naviera se registrarán en el Sistema de Decisiones Aduaneras en el plazo de un día hábil a partir del día de su comunicación y estarán a disposición de las autoridades aduaneras afectadas por el servicio marítimo regular. El registro modificado surtirá efecto el primer día hábil siguiente a aquel en que se haya realizado.

Toda la correspondencia con otras administraciones aduaneras implicadas en el servicio marítimo regular se realizará a través del Sistema de Decisiones Aduaneras.

En el anexo II.8.4. figura la lista de autoridades responsables del procedimiento de autorización y comunicación en relación con el servicio marítimo regular.

ADUANA

Autorización => registro en el sistema electrónico de información y comunicación de servicios marítimos regulares.

Cuando proceda, la casilla «Otra información» de la autorización de servicio marítimo regular deberá cumplimentarse con el nombre o los nombres de los cofletadores de cada buque.

Esta información se completará tras la actualización del Sistema de Gestión de Decisiones Aduaneras prevista para finales de 2020.

II.4.2.3. Acuerdos de fletamento compartido

En caso de existencia de acuerdos de fletamento compartido, la solicitud de autorización para el establecimiento de un servicio de transporte marítimo regular deberá ser presentada por la persona (el arrendador o fletador) que defina el servicio regular, es decir, que indique los buques que se asignarán al transporte marítimo regular y especifique los puertos de escala, o por su representante. Las autoridades competentes podrán solicitar toda la información adicional que estimen oportuna para dar curso a la solicitud.

En el anexo II.8.1 figura recogido un ejemplo de contrato de fletamento que incluye acuerdos de subfletamento y de fletamento compartido.

II.4.2.4. Verificación de las condiciones aplicables al servicio marítimo regular

Las autoridades aduaneras podrán requerir que la empresa naviera aporte pruebas del cumplimiento de las disposiciones relativas a la explotación del servicio marítimo regular, a saber, que dicho servicio se opera sobre la base de la información registrada ante las autoridades aduaneras competentes y que hace escala exclusivamente en los puertos de escala registrados.

Cuando una autoridad aduanera determine que no se han cumplido las disposiciones del servicio marítimo regular, informará inmediatamente, a través del Sistema de Decisiones Aduaneras, a las autoridades aduaneras de otros Estados miembros en que se opere el servicio marítimo regular para que puedan adoptar las medidas oportunas.

II.4.2.5. Servicio marítimo regular o servicio marítimo no regular

Las mercancías no pertenecientes a la Unión, y en determinados casos también las mercancías de la Unión, a bordo de un buque de un servicio marítimo regular deben ser transportadas al amparo de un régimen aduanero («camión en el transbordador») o deben ser incluidas en un régimen de tránsito de la Unión (T1 o T2F) para el transporte en el servicio marítimo regular. Para ello, un servicio marítimo regular puede optar por obtener la autorización para utilizar un DTE como declaración de tránsito para el transporte marítimo o por usar el régimen de tránsito ordinario (mediante la declaración en el NCTS basada en el DUA y una garantía) para las mercancías T1 o T2F. Si se utiliza el DTE como declaración de tránsito para el transporte marítimo, es posible utilizar los manifiestos del servicio marítimo regular para tales efectos y no se requiere garantía.

Cuando se operen servicios de transporte marítimo de corta distancia entre dos o más puertos de la UE y se transporten principalmente mercancías no pertenecientes a la Unión, conviene que los operadores analicen el esfuerzo administrativo que implica. Deben valorar si merece la pena cumplir los requisitos administrativos necesarios para obtener la autorización para utilizar el servicio marítimo regular y el DTE como declaración de tránsito para el transporte marítimo y cumplir los requisitos operativos necesarios para emplear estas autorizaciones. Otra opción es que, en su lugar, los operadores consideren la posibilidad de utilizar un servicio marítimo no regular. De esta forma, no sería necesaria la autorización del servicio marítimo regular y el operador podría aportar una prueba sencilla del estatuto aduanero de mercancías de la unión, cuando proceda.

Circunstancias imprevistas durante el transporte en servicio marítimo regular

Cuando un buque registrado para prestar un servicio marítimo regular se vea obligado por circunstancias imprevistas a efectuar un transbordo de mercancías en el mar, a realizar escala o cargar/descargar mercancías en un puerto que no sea de la UE, un puerto que no sea de un servicio marítimo regular o una zona franca de un puerto de la UE, la empresa naviera deberá informar inmediatamente a las autoridades aduaneras de todos los puertos de escala de la UE siguientes a lo largo de la ruta programada del buque.

El estatuto aduanero de las mercancías a bordo de dicho buque no

se verá alterado a menos que haya nuevas mercancías cargadas o mercancías descargadas que se dejen en dichas ubicaciones.

Ejemplo 1 Trayecto Nueva York/El Havre/Amberes utilizando un servicio marítimo no regular

A su llegada a El Havre, se considera que todas las mercancías son no pertenecientes a la Unión.

- Para las mercancías de la Unión (que no estén sujetas a impuestos especiales) cargadas en El Havre: se deberá cumplimentar un documento T2L o utilizar, a instancia de la compañía naviera, el manifiesto de la naviera en el que figure consignado el código «C».
- Para las mercancías de la Unión sujetas a impuestos especiales cargadas en El Havre: se deberá utilizar una copia en papel del documento administrativo electrónico (e-DA) (tal como disponen los artículos 21 y 34 de la Directiva 2008/118/CE del Consejo y el Reglamento n.º 684/2009 de la Comisión).

Ejemplo 2 Trayecto El Havre/Pointe-à-Pitre (Guadalupe) utilizando un servicio marítimo no regular

A su llegada a Point-à-Pitre, se considera que todas las mercancías son no pertenecientes a la Unión.

- Para las mercancías de la Unión: se deberá cumplimentar un documento T2LF o utilizar, a instancia de la compañía naviera, un manifiesto de la naviera en el que figure consignado el código «F».

Ejemplo 3 Trayecto Génova/Marsella utilizando un servicio marítimo no regular

A su llegada a Marsella, se considera que todas las mercancías son no pertenecientes a la Unión.

- Para las mercancías de la Unión (que no estén sujetas a impuestos especiales) cargadas en Génova: se deberá cumplimentar un documento T2L o utilizar, a instancia de la compañía naviera, el manifiesto de la naviera en el que figure consignado el código «C».
- Para las mercancías de la Unión sujetas a impuestos especiales cargadas en Génova: se deberá utilizar una copia en papel del e-DA (tal como disponen los artículos 21 y 34 de la Directiva 2008/118/CE del Consejo y el Reglamento n.º 684/2009 de la

Comisión).

Ejemplo 4 Trayecto Nueva York/El Havre/Amberes utilizando un servicio marítimo no regular

A la llegada del buque a El Havre, se considerará que todas las mercancías son no pertenecientes a la Unión.

Parte de las mercancías son descargadas en El Havre y las demás permanecen a bordo.

Hay dos posibilidades:

- *las mercancías se descargan en El Havre y se transportan por carretera hasta Amberes*, en cuyo caso será necesario el régimen de tránsito T1, al amparo del cual se efectúe el transporte por carretera, y la constitución de una garantía;
- *las mercancías no se descargan en El Havre y se transportan por vía marítima hasta Amberes*, en cuyo caso no será necesario incluirlas en el régimen de tránsito T1. A su llegada a Amberes, se considerará que todas las mercancías tienen carácter de no pertenecientes a la Unión a menos que se presente prueba acreditativa de su estatuto aduanero de mercancías de la Unión.

Ejemplo 5 Exportación de mercancías con solicitud de restitución

Trayecto El Havre/Amberes/Nueva York utilizando un servicio marítimo no regular

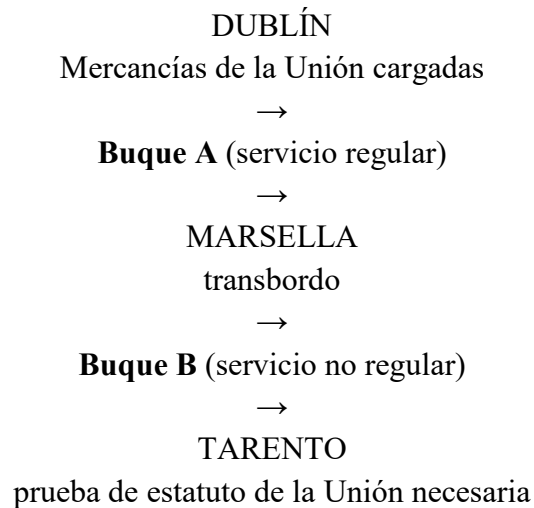
Las formalidades de exportación se completan en El Havre, donde las mercancías son cargadas en un buque al amparo de un contrato único de transporte a un tercer país y transportadas a Amberes, donde son cargadas en otro buque con destino a un tercer país.

Habida cuenta de que las mercancías se transportan mediante un servicio no regular, recibirán la consideración de mercancías no pertenecientes a la Unión.

Prueba del estatuto aduanero de mercancías de la Unión en caso de transbordo

Las mercancías de la Unión se transportan al amparo de un servicio de transporte regular (véase la sección II.4.2). Si ulteriormente se efectúa un transbordo de las mercancías en un puerto de la UE a un buque que no es un servicio de transporte regular, se perdería el estatuto y las mercancías se colocarían en depósito temporal. Esto plantea un problema en el puerto de la UE de destino final

(ultimación). Esquemáticamente, el problema es el siguiente:



En tales casos, la prueba requerida de estatuto en el puerto de la UE de destino final (ultimación) —por ejemplo, Tarento— tendrá que ser un T2L, que como más tarde deberá haber sido emitido y autenticado por las autoridades competentes en el puerto de transbordo —por ejemplo, Marsella—.

Se aconseja que en estos casos la prueba del estatuto acompañe a las mercancías desde el inicio de la operación de transporte (buque A).

Una alternativa es que la prueba requerida sea el manifiesto de embarque de la naviera (véase el apartado II.4.2).

II.4.3. T2-Corredor

Véase la parte VI.3.5.5.

II.5. Disposiciones específicas relativas a los productos de la pesca marítima y las mercancías obtenidas a partir de dichos productos

Prueba del estatuto aduanero de la Unión de los productos de la pesca marítima y de los demás productos extraídos del mar por buques

*Artículo 213 del
AE*

Deberá presentarse un cuaderno diario de pesca, una declaración de desembarque, una declaración de transbordo y datos de seguimiento del buque, según proceda, para demostrar el estatuto de la Unión:

- de los productos de la pesca marítima capturados por un buque de pesca de la Unión fuera de las aguas territoriales de la Unión, en aguas que no sean las aguas territoriales de un tercer país; y
- de las mercancías obtenidas a partir de dichos productos en un buque de pesca o buque-factoría de la Unión, en cuya fabricación hayan podido utilizarse otros productos que posean el estatuto aduanero de mercancías de la Unión.

*Artículo 129 del
AD*

El cuaderno diario de pesca, una declaración de desembarque, una declaración de transbordo y los datos de seguimiento del buque, según proceda, deberán ser presentados por:

1. el buque de pesca de la Unión que haya capturado los productos y, en su caso, llevado a cabo su transformación; u
2. otro buque de pesca de la Unión o el buque-factoría de la Unión que haya efectuado la transformación de los productos transbordados a partir del buque al que hace referencia el punto 1; o
3. cualquier otro buque al que se hayan transbordado los productos y mercancías a partir de los buques a los que hacen referencia los puntos 1 y 2, sin proceder a ninguna otra transformación; o
4. un medio de transporte al amparo de un documento único de transporte expedido en el país o territorio que no pertenezca al territorio aduanero de la Unión en el que se hayan desembarcado los productos o mercancías de los buques contemplados en los puntos 1, 2 y 3.

*Artículo 214 del
AE*

Cuando los productos de la pesca marítima o las mercancías obtenidas a partir de dichos productos hayan sido transbordados y transportados a través de un territorio que no forme parte de la UE antes de ser transportados a la UE, deberá presentarse una prueba del estatuto aduanero de mercancías de la Unión respecto a dichos productos y mercancías en el momento de la entrada en el territorio aduanero de la Unión. Para ello podrá utilizarse un ejemplar del cuaderno diario de pesca que incluya una certificación de las

autoridades aduaneras de dicho país o territorio que acredite que los productos o mercancías:

- han estado bajo vigilancia aduanera mientras se encontraban en su territorio; y
- no han sufrido más manipulaciones de las necesarias para su conservación.

El ejemplar del cuaderno de pesca contemplado en la legislación vigente puede interpretarse:

- como un ejemplar de las partes pertinentes del cuaderno de pesca (es decir, un extracto), incluidos, en su caso, los datos relativos a los transbordos; o
- como un ejemplar del cuaderno de pesca completo, siempre que permita identificar el respectivo envío de los productos de la pesca marítima o las mercancías e incluya una referencia al cuaderno de pesca pertinente.

Las administraciones aduaneras de terceros países no están obligadas legalmente a certificar en un ejemplar del cuaderno de pesca que los productos de la pesca marítima y las mercancías transbordados y transportados a través de dichos países no han sufrido manipulaciones. Por lo tanto, podrá aceptarse una certificación distinta de la inscripción en un ejemplar del cuaderno diario de pesca.

La forma del documento de certificación es libre; en el anexo II.8.5 se incluye un ejemplo proporcionado por la industria pesquera. En el anexo II.8.6 se recoge otro ejemplo, en este caso de un certificado de no manipulación expedido por Singapur.

*Artículos 130 y 133
del AD*

El artículo 130 del AD establece los requisitos en materia de datos para la prueba del estatuto aduanero de la Unión en relación con los productos y mercancías de la pesca marítima, tanto los entregados directamente como a través del transbordo al territorio aduanero de la Unión.

El artículo 133 del AD establece los requisitos en materia de datos para la certificación de no manipulación de los productos y mercancías de la pesca marítima transbordados y transportados a través de un tercer país o territorio, que forma parte integrante de la prueba del estatuto aduanero de la Unión para dichos productos y mercancías.

Si a efectos de la certificación de la no manipulación se utilizan otros documentos aparte de un ejemplar del cuaderno diario de pesca o un ejemplar de las partes pertinentes del cuaderno diario de

pesca, dichos medios de prueba deberán incluir:

- toda la información pertinente establecida en los artículos 130 y 133 del AD;
- una referencia al cuaderno diario de pesca.

Estos medios de prueba deberán ir acompañados del ejemplar del cuaderno diario de pesca pertinente, o del ejemplar de las partes pertinentes de dicho diario, cuando se presenten ante las autoridades aduaneras de los Estados miembros al entrar en el territorio aduanero de la Unión.

En cuanto a la información sobre el lugar donde han sido capturados los productos de la pesca marítima exigida en virtud del artículo 130, apartado 1, letra a), se entiende que los datos sobre el lugar exacto de las capturas deben considerarse información sensible y que compartir dicha información con las autoridades aduaneras de terceros países a efectos de certificación podría plantear problemas. Por lo tanto, no debe existir la obligación de incluir esa información en los documentos presentados a las autoridades aduaneras de terceros países para la certificación, a condición de que la información sobre el lugar exacto de las capturas se facilite a las autoridades aduaneras de los Estados miembros en el momento de la entrada en el territorio aduanero de la Unión.

II.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado)

II.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas

II.7.1. Documento T2L (T2LF) autenticado por medios electrónicos

II.8. Anexos

II.8.1. Ejemplo de contrato de fletamento que incluye acuerdos de subfletamento y de fletamento compartido

Fletamento compartido

Bajo este epígrafe se describen los aspectos comerciales del fletamento compartido, con especial hincapié en el transporte de contenedores y en sus consecuencias para el tránsito de la Unión.

1. Introducción

En el ámbito del transporte en contenedores, el fletamento compartido se conoce comúnmente como «fletamento de *slots*». Un *slot* es una parte del espacio de carga del buque con un tamaño preciso que corresponde a un contenedor o a una unidad de contenedor. Existen dos tipos de contenedores:

- a) TEU = unidad equivalente a veinte pies
y
- b) FEU = unidad equivalente a cuarenta pies (también conocida como contenedor de 2 TEU)

Nota: existen otros tipos de contenedor, a saber, de 10 pies, *high cube*, de 45 pies, etc.

2. Modalidades de fletamento de *slots*

Existen dos modalidades básicas:

- a) el fletamento ordinario de *slots*;
- b) el acuerdo para compartir buques.

3. Fletamento ordinario de *slots*

En virtud de un contrato de fletamento ordinario de *slots*, un fletador (una compañía naviera) fleta un número determinado de *slots* de un armador (otra compañía naviera con capacidad de carga libre en un buque). El fletador (por lo general) pagará una cantidad por el número total de *slots* fletados, independientemente de que pueda utilizarlos todos o no. El fletamento ordinario de *slots* se contratará (generalmente) para cada viaje individual.

4. Acuerdo para compartir buques

En virtud de un acuerdo para compartir buques, dos (o más) compañías navieras acuerdan poner un número determinado de *slots* a disposición de la(s) otra(s) en los

buques o rutas designados a tal efecto. Generalmente, estos acuerdos se establecen en régimen de reciprocidad y las compañías navieras participantes no prevén pago alguno en contraprestación por la utilización de los *slots*.

5. Consecuencias comerciales

- a) Aparte del hecho de que el fletamento ordinario de *slots* implica el pago de una suma y los acuerdos para compartir buques no, ambos tipos de fletamento se instrumentan mediante el mismo procedimiento jurídico.
- b) El sistema funciona como un fletamento ordinario, es decir, las mercancías expedidas al amparo de acuerdos para compartir buques o de contratos de fletamento ordinario de *slots* se transportan a nombre del fletador con arreglo a su conocimiento de embarque y los manifiestos correspondientes. El armador expedirá un único conocimiento de embarque marítimo en el que aparezca consignado el número total de *slots* utilizados (y no un conocimiento de embarque por cada contenedor o envío). El armador del buque no dispondrá (aparte de las declaraciones de transporte de mercancías peligrosas y similares) de la documentación propia subyacente en cada envío individual: cargador, destinatario, contenido, etc.
- c) Las mercancías transportadas al amparo de acuerdos para compartir buques o de contratos de fletamento de *slots* circulan de hecho como si estuvieran a bordo de uno de los buques propiedad del fletador.
- d) El cargador/destinatario no estará obligado a saber, ni existirá la obligación de informarle al respecto, que parte del transporte se efectuó a bordo de un buque en virtud de un acuerdo para compartir buques o de un contrato de fletamento de *slots*.
- e) El cargador/destinatario recibirá un conocimiento de embarque expedido por la compañía naviera con la que haya suscrito el contrato de transporte.

6. Consecuencias para el tránsito de la Unión

En el caso de aplicación de acuerdos comerciales de fletamento compartido, cada una de las compañías navieras participantes podrá actuar en calidad de titular del régimen siempre que todos los manifiestos cumplan íntegramente los requisitos estipulados en los artículos 50 y 51 del ADT.

Por otra parte, la referencia al conocimiento de embarque marítimo que figure en el manifiesto del buque que transporte las mercancías indicará a las autoridades competentes del puerto de destino que los controles de tránsito deberán efectuarse sobre los manifiestos y los conocimientos de carga del fletador.

7. Consecuencias para la autorización de servicios marítimos regulares

- a) En caso de existencia de acuerdos de fletamento compartido, la solicitud de autorización para el establecimiento de un servicio regular será presentada por la persona (el arrendador o fletador) que defina el servicio marítimo regular.

Las autoridades aduaneras podrán solicitar la información que estimen necesaria para evaluar al solicitante y, en particular, la póliza de fletamento.

- b) Ejemplos:

Ejemplo 1:

- ☐ El buque *Goodwill* es propiedad del armador A, que ha celebrado un contrato de fletamento por tiempo con la compañía naviera B. En virtud del contrato de fletamento, A pone su buque a disposición de B.
- ☐ B asume la responsabilidad de la gestión comercial del buque arrendado. Especifica los puertos a los que dará servicio su buque (servicio marítimo regular). B suscribe un acuerdo para compartir buques (fletamento compartido) con C, otra naviera, para asegurarse de que el buque utiliza su máxima capacidad, formalizando así un acuerdo de fletamento compartido en virtud del cual B cede la explotación comercial de parte del buque *Goodwill* a C, pero conserva la potestad de utilización operativa del resto del buque. B solicitará la **autorización para el establecimiento de un servicio marítimo regular utilizando el buque *Goodwill***.

Ejemplo 2:

Servicios (1)	Buques (2)	Personas encargadas de definir el servicio (3)	Fletadores en fletamento compartido (4)
Róterdam — Dublín — Rosslare — Amberes — El Havre — Lisboa — Leixões — Vigo	<i>Corvette</i> y <i>Caravel</i>	A	B: en el <i>Corvette</i> : Rosslare — Amberes — El Havre — Lisboa; en el <i>Caravel</i> : Rosslare — Amberes — El Havre — Lisboa — Vigo
			C: en el <i>Corvette</i> : Róterdam — Rosslare — Amberes — El Havre — Lisboa; en el <i>Caravel</i> : Rosslare — Amberes — El Havre — Lisboa — Vigo
			D: en el <i>Corvette</i> : Róterdam — Rosslare —

Servicios (1)	Buques (2)	Personas encargadas de definir el servicio (3)	Fletadores en fletamento compartido (4)
			Amberes — El Havre — Lisboa
Róterdam — Dublín — Rosslare — Amberes — El Havre — Bilbao — Lisboa — Leixões — Vigo	<i>Douro</i>	B	A: Róterdam — Dublín — Rosslare — Amberes — El Havre — Bilbao
			C: Rosslare — Amberes — El Havre — Bilbao — Lisboa — Leixões
			D: Amberes — El Havre — Bilbao — Lisboa — Leixões — Vigo
Róterdam — Dublín — Rosslare — Amberes — El Havre — Lisboa — Leixoes — Vigo	<i>Angela J</i>	C	A: Róterdam — Dublín — Rosslare — Amberes — El Havre — Lisboa
			B: Róterdam — Rosslare — Amberes — El Havre — Lisboa
			D: Amberes — El Havre — Lisboa — Leixões — Vigo
Róterdam — Dublín — Rosslare — Amberes — El Havre — Bilbao — Lisboa — Leixões — Vigo	<i>Goodwill</i>	D	A: Róterdam — Dublín — Rosslare — Amberes — El Havre — Lisboa
			B: Róterdam — Rosslare — Amberes — El Havre — Lisboa
			C: Amberes — El Havre — Lisboa — Leixões — Vigo

- ☐ En la columna 1 figuran los servicios, con indicación de los puertos que van a ser utilizados por el/los buque(s). La autorización de servicio marítimo regular se solicita para estos servicios.
- ☐ En la columna 2 se incluyen los nombres del/de los buque(s) asignado(s) a los diferentes servicios. Si están cubiertos por una sola solicitud de autorización de servicio marítimo regular, los buques deberán hacer escala en todos los puertos mencionados en la solicitud.

- En la columna 3 figura el nombre de la persona encargada de establecer el servicio (puertos de escala, etc.). Es la misma persona que solicita la autorización y que deberá informar a los fletadores del fletamento compartido (véase la columna 4) del estatuto de servicio «regular». Obviamente, esta persona también puede transportar mercancías usando este servicio.
 - En la columna 4 se enumeran los nombres de los distintos miembros del fletamento compartido que han alquilado espacio en el buque de un arrendador. Estas personas no tienen que solicitar autorización alguna, pero han de seguir, o asegurarse de que sus clientes lo hacen, los procedimientos aduaneros aplicables (dependiendo del estatuto aduanero de las mercancías transportadas) a los servicios «regulares».
- c) Contenido de la solicitud y la autorización de servicio marítimo regular:

La autorización de servicio marítimo regular se completa siguiendo las instrucciones siguientes:

- Instrucciones generales:

La Comisión Europea y las autoridades aduaneras de los Estados miembros archivarán la autorización y tendrán acceso a ella, así como a cualquier modificación de la que sea objeto, utilizando el sistema electrónico de información y comunicación de servicios marítimos regulares.

- Casillas:

Casilla 1: Indíquese el nombre de la compañía naviera o de su representante, así como su dirección completa.

En caso de que la gestión comercial de un buque sea compartida por varias compañías que especifiquen en común los puertos de servicio, indíquese el nombre de cada una de las compañías navieras en cuestión o de su representante, así como su dirección completa.

En ese caso, cada compañía naviera deberá constar como solicitante en la solicitud individual de servicio marítimo regular.

Casilla 2: Indíquense todos los puertos de escala, en orden de escala, para una ruta determinada. El nombre de cada puerto deberá ir seguido por el código ISO de país correspondiente [por ejemplo: Róterdam (NL), Dublín (IE), El Havre (FR)].

Cuando la autorización concedida abarque varias rutas, cada una de ellas deberá identificarse mediante un número [por ejemplo: 1. Róterdam (NL) — Dublín (IE), Le Havre (FR)]; 2. Lisboa (PT) – Vigo (ES) – Bilbao (ES); etc.].

Casilla 3: Indíquese el nombre del buque o de los buques que vayan a prestar servicio en la ruta especificada en la casilla 2. En caso de que en la casilla 2 figure más de una ruta, los buques deberán identificarse mediante el número de la ruta en la que presten servicio (por ejemplo: 1. *Neptune*, *Goodwill*; 2. *Corvette*; 3. *Douro*; etc.).

Casilla 4: Indíquese el nombre del fletador o de los fletadores que participan en el fletamento compartido (no el nombre de los buques). La persona que solicite la autorización deberá facilitar el nombre o los nombres de los fletadores en fletamento compartido a las autoridades aduaneras. Cabe señalar que los fletadores en fletamento compartido no son titulares del certificado y no se enumeran en la casilla 1.

Casilla 5: La compañía o las compañías navieras o los representantes de las mismas que figuren en la casilla 1 deberán fechar y firmar esta casilla.

Casilla A: El nombre del Estado miembro irá seguido de su código ISO de país entre paréntesis: (AT), (BE), (BG), (CY), (CZ), (DE), (DK), (EE), (ES), (FI), (FR), (GR), (HR), (HU), (IE), (IT), (LT), (LU), (LV), (MT), (NL), (PL), (PT), (RO), (SE), (SI) o (SK).

II.8.2. Manifiesto de carga: autorización TC12

Autorización para usar la simplificación prevista por el artículo 128 *quinquies*, apartado 5, letra c), del AD (artículo 18 del apéndice II del Convenio). Véase la sección II.3.3.4.

Modelo de autorización TC12

1. Titular de la autorización	(Número de autorización)
	Autorización para usar la simplificación prevista por el artículo 128 <i>quinquies</i> , apartado 5, letra c), del AD (artículo 18 del apéndice II del Convenio)
2. Países y puertos de partida a los que se refiere esta autorización y el/los nombre(s) del/de los representante(s) de la compañía marítima	
3. Países y puertos de destino a los que se refiere esta autorización y el/los nombre(s) del/de los representante(s) de la compañía marítima	
4. Otras informaciones	

5. Autoridad emisora		Sello
Nombre:	Fecha:	
Dirección:		
País:	(Firma)	

II.8.2.B. Anexo B: lista de las autoridades competentes para la consulta

Para consultar la versión más reciente de esta lista, haga clic en uno de los siguientes enlaces:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

II.8.3. Prueba del estatuto aduanero de los vehículos automóviles de carretera de la Unión

Para determinar el estatuto aduanero de los vehículos automóviles en el territorio aduanero de la Unión, es necesario respetar las normas siguientes:

1. La normativa relativa a la circulación de mercancías de un punto a otro del territorio aduanero de la Unión es plenamente aplicable a la circulación de los vehículos automóviles, embarcaciones de recreo y aviones privados.
2. El término «circulación» no se limita a designar el uso del vehículo cuando se desplaza por el territorio aduanero de la Unión, sino, como ocurre con las demás mercancías de la Unión, también a la transferencia de la propiedad (suministro/adquisición) y a los cambios de residencia que incluyan el traslado del vehículo sin cambio en la propiedad.
3. El artículo 153 del CAU establece que «se presumirá que todas las mercancías que se hallan en el territorio aduanero de la Unión tienen el estatuto aduanero de mercancías de la Unión, salvo que se compruebe lo contrario». Esta presunción se aplica también a la circulación de los vehículos.
4. Por esta razón, cuando se importan de un tercer país vehículos que se despachan a libre práctica sin haber sido matriculados en un Estado miembro, pueden expedirse con destino a otro Estado miembro como mercancías de la Unión sobre la base de la presunción que recoge el artículo 153 del CAU. Estos vehículos deben recibir el mismo tratamiento a efectos de matriculación que los fabricados en la Unión.
5. En tales circunstancias, la matriculación de los vehículos nuevos no debe depender de la prueba de su estatuto aduanero de mercancías de la Unión.
6. En caso de duda, las autoridades competentes pueden solicitar información en concepto de asistencia mutua. Sin embargo, estas solicitudes no deben formularse con carácter rutinario.
7. En consecuencia, los vehículos de la Unión deben poder circular dentro del territorio aduanero de la Unión en las mismas condiciones que cualquier otra mercancía de la Unión. No está prevista ninguna intervención de la aduana.
8. Estas normas no afectan a las disposiciones aplicables en materia fiscal, en particular a las relacionadas con la exigencia de matriculación en los países de residencia de los propietarios.
9. Sin perjuicio de las normas expuestas anteriormente, cualquier vehículo automóvil matriculado en un Estado miembro de la UE gozará de estatuto de la Unión siempre que:
 - a) se presente el documento de matriculación correspondiente a las autoridades aduaneras del Estado miembro donde se va a introducir el vehículo; y
 - b) la matriculación de este vehículo, tal como se desprende del documento y eventualmente de la placa de matrícula, responda exactamente a las características que se citan a continuación, según el país de matriculación.

En su defecto, la prueba del estatuto aduanero de mercancías de la Unión deberá presentarse de conformidad con lo dispuesto en el artículo 199 del AE.

10. Prueba del estatuto aduanero de los vehículos automóviles de carretera de la Unión por medio de las indicaciones extraídas de la matriculación (artículo 208 del AE):

Alemania

En Alemania, la prueba del cumplimiento de las especificaciones de la Unión para la matriculación de los vehículos automóviles (vehículos automóviles y sus remolques) **se considera válida** si se ha expedido un certificado de matriculación nacional y los vehículos llevan una placa de matrícula rectangular con una **combinación de letras distintiva** del distrito administrativo (de hasta tres letras) y un **número de identificación** (formado por un grupo de letras y cifras) (**véase el ejemplo 1**).

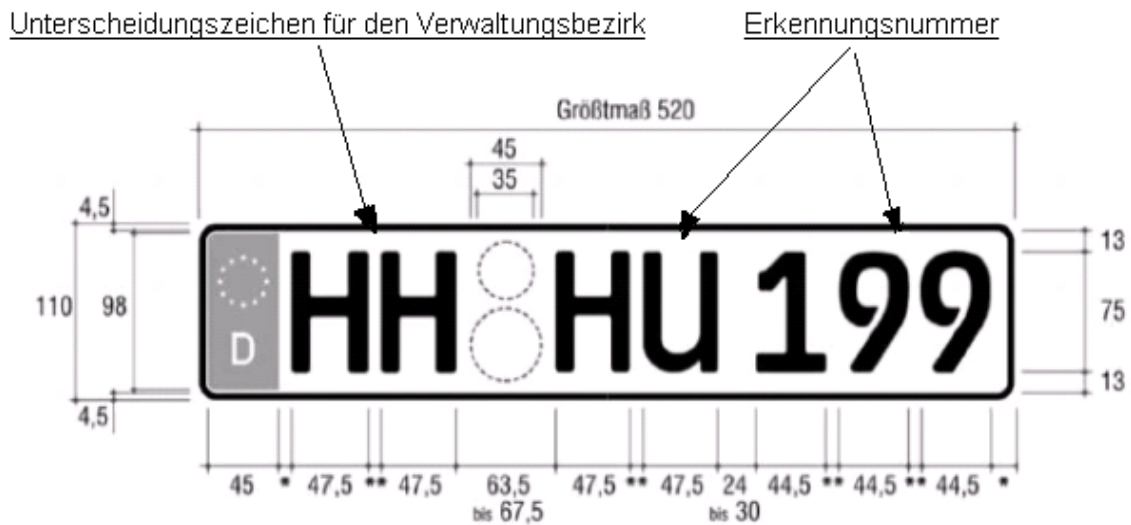
Tras el **número de identificación** del vehículo, las placas de matrícula pueden llevar también la letra de identificación «H» («placa de matrícula de vehículo antiguo» para los vehículos históricos; **véase el ejemplo 2**) o llevar indicado un plazo específico de conducción («placa de matrícula temporal»; **véase el ejemplo 3**).

La prueba de las especificaciones de la Unión **no se considera válida** si los vehículos llevan una placa de matriculación:

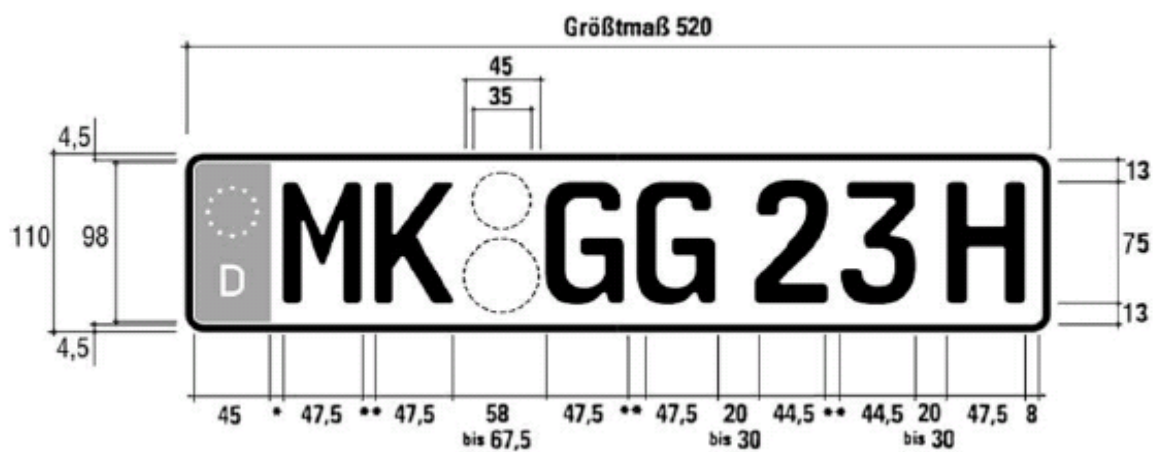
- ☐ cuya combinación de letras distintiva del distrito administrativo se sustituye por el número 0 (placa de matrícula especial para el cuerpo diplomático y las organizaciones internacionales que gozan de privilegios o inmunidades);
- ☐ que, tras un número de identificación formado exclusivamente por números, lleva una letra de identificación —como, por ejemplo, la «A»— y una fecha de expiración indicada en un campo de color rojo;
- ☐ para la exportación (**véase el ejemplo 4**);
- ☐ válida por un período breve (placa de matrícula por un período limitado), cuyo número de identificación está compuesto exclusivamente por números y se incluye una fecha de expiración indicada en un campo amarillo;
- ☐ que se utiliza específicamente para someter a un vehículo a un procedimiento de ensayo o a una prueba de conducción o para su traslado (**véase el ejemplo 5**);
- ☐ cuyos caracteres no figuran en negro, sino en rojo.
- ☐ Los números de matrícula pueden consistir en una o dos líneas.

Ejemplo 1

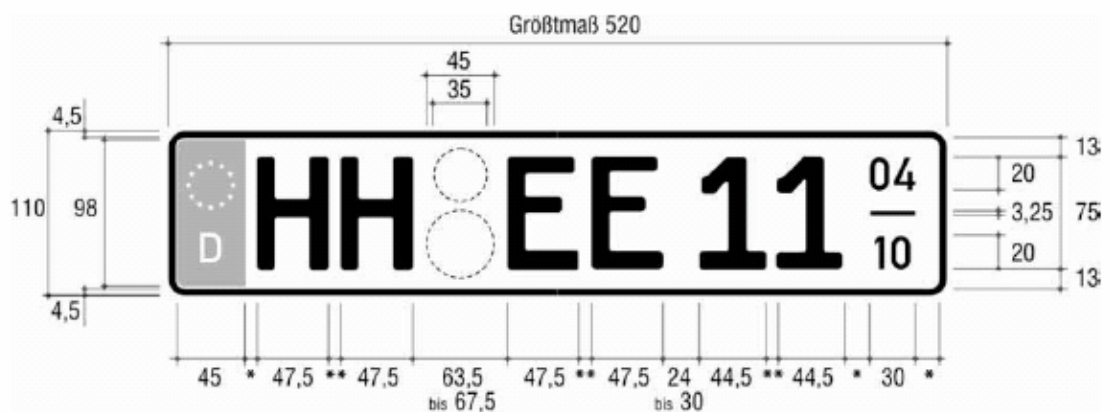
Combinación de letras distintiva del distrito administrativo y número de reconocimiento



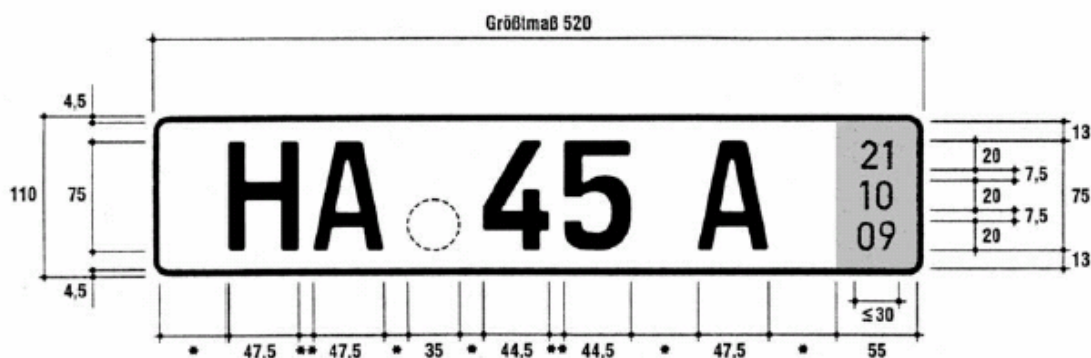
Ejemplo 2 («Placa de matrícula de vehículo antiguo» para vehículos históricos)



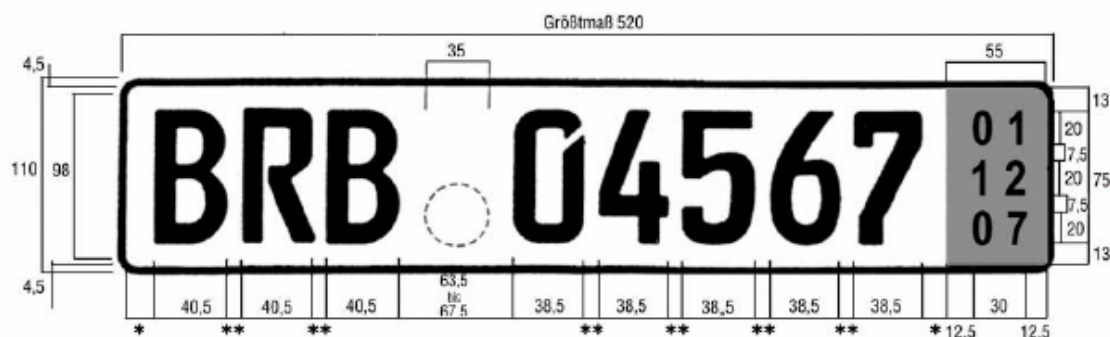
Ejemplo 3 (Placa de matrícula temporal)



Ejemplo 4 (Placa de matrícula para la exportación)



Ejemplo 5 (Placa de matrícula utilizada cuando un vehículo se somete a un procedimiento de ensayo, una prueba de conducción o para su traslado)



Austria

En Austria, el sistema de numeración consiste en un «signo distintivo» y un «signo reservado».

El signo distintivo está formado por una o dos letras e identifica el distrito administrativo (distrito político), ciudad estatutaria, Gobierno estatal o autoridades federales; el prefijo consiste en una combinación de cifras y letras.

Las placas de matrícula son de color blanco con los caracteres en negro y dos franjas estrechas de color rojo, blanco y rojo en los bordes superior e inferior. Las placas están formadas por letras latinas y números arábigos. Desde noviembre de 2002, las placas incorporan en la parte izquierda un campo azul con una letra «A» de color blanco debajo de la corona de estrellas de la UE.

Los símbolos y las letras de identificación están separados por un emblema. En el caso de las placas ordinarias, es el escudo del respectivo estado federado y, debajo, el nombre de dicho estado en letras mayúsculas de color negro.

Las placas —mayoritariamente en formato rectangular apaisado con esquinas redondeadas— tienen las siguientes dimensiones (anchura × altura):

- Una sola línea: 520 × 120 mm, altura de los caracteres 67 mm

- Dos líneas: 300 × 200 mm, altura de la fuente 67 mm

Ilustraciones de ejemplo:



Bélgica

Se considera que los vehículos automóviles matriculados en Bélgica tienen el estatuto aduanero de mercancías de la Unión salvo en los casos que se presentan a continuación.

1. El certificado de matriculación, tal como se ilustra a continuación, lleva la abreviatura T1, que:
 - a. en caso de haber sido expedido antes del 16 de noviembre de 2010, se presentaba en el reverso de la primera página, en la parte izquierda de la sección reservada a la importación temporal;

CERTIFICAT D'IMMATRICULATION		L'ARRESTATION DU 05/04/1994		MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS ET DE L'INFRASTRUCTURE	
Surgeon-Typ	TEST	Marque	VOITURE	CV	
Cylindres	1000 cc	Puissance	11		
N° Chassis		Code	USA		
N° Réception-type		N° Référence			
Carburant	ESSENCE	Couleur			
Date mise en circulation	25/01/1994	N° de plaque	900001		
T1 DOUANE - ADISSION TEMPORAIRE ATU 120000-1-120-000000 Fr B Franchise du 01/04/1994 pour la durée des fonctions Vente, cession, etc uniquement sur autorisation écrite Changements d'adresse			Véhicule immatriculé le 05/04/1994 N° titulaire 1000020 Code titulaire 00001/1 Assurance valable jusqu'au 31/12/1994 Expédition à l'Administration des Douanes, Rue de la Loi 155 1049, Bruxelles TITULAIRE DE L'ÉTAT RUE DE TESTE 1000 BRUXELLES 07 Adresse à l'étranger ADRESSE À L'ÉTRANGER FRANCE		

- b. en caso de haber sido expedido a partir del 16 de noviembre de 2010, se presentaba en el anverso de la parte 1, en el cuadro relativo a la importación temporal, en la esquina inferior izquierda.

The image shows two versions of a Belgian 'Certificat d'immatriculation' (Part 1). The left version is a template with a table for vehicle characteristics. The right version is a filled-out example for a car.

Caractéristique	Matricule	Matricule
1. Type de véhicule		
2. Marque		
3. Modèle		
4. Année de construction		
5. Puissance		
6. Cylindres		
7. Couleur		
8. Numéro de série		
9. Numéro de châssis		
10. Numéro de moteur		
11. Numéro de carte grise		
12. Numéro de carte grise		
13. Numéro de carte grise		
14. Numéro de carte grise		
15. Numéro de carte grise		
16. Numéro de carte grise		
17. Numéro de carte grise		
18. Numéro de carte grise		
19. Numéro de carte grise		
20. Numéro de carte grise		

On the right, the filled-out example includes fields for 'Date d'immatriculation', 'Année de construction', 'Date de mise en circulation', and a 'Véhicule' section with a car icon.

2. Si el vehículo lleva una placa «comercial», no **podrá** gozar del estatuto aduanero de mercancías de la Unión. En este caso, la autorización para la importación temporal deberá encontrarse en el vehículo. El certificado de matriculación incluye, en lugar de las características del vehículo, el número de matrícula, la fecha de validez, el tipo de «placa mercantil», el número de registro nacional o el número de empresa y la cilindrada máxima o la potencia máxima solicitada por el titular.

Las placas de matrícula correspondientes incluyen un número de índice, un grupo de tres letras y un grupo de tres cifras, en las combinaciones siguientes:

- «placas mercantiles» para automóviles: 1 — Z + otras 2 letras + 3 cifras;
- «placas mercantiles» para motos: 1 — ZM o 1 — ZW + otra letra + 3 cifras (las dimensiones son distintas a las de otras placas; índice y letras en la parte superior, cifras en la inferior);
- «placas mercantiles» para ciclomotores: 1 — SZ + otra letra + 3 cifras (las dimensiones son distintas a las de otras placas; índice y letras en la parte superior, cifras en la inferior);
- «placas mercantiles» para remolques: 1 — ZQ o 1 — ZU + otra letra + 3 cifras.

Las cifras y las letras son de color verde y están dispuestas sobre un fondo blanco. Además, deberá colocarse en un lugar especialmente destinado a tal fin una viñeta autoadhesiva que indique el año.

3. Si el vehículo lleva una placa «de prueba», no **podrá** gozar del estatuto aduanero de mercancías de la Unión. En este caso, la autorización para la importación temporal deberá encontrarse en el vehículo. No obstante, no está permitido que estos vehículos

circulen fuera del territorio belga. El certificado de matriculación incluye, en lugar de las características del vehículo, el número de matrícula, la fecha de validez, el tipo de «placa mercantil» y el número de registro nacional o el número de empresa.

Las placas de matrícula correspondientes incluyen un número de índice, un grupo de tres letras y un grupo de tres cifras (dos en el caso de los ciclomotores), en las combinaciones siguientes:

- *para turismos: 1 — ZZ + otra letra + 3 cifras;*
- *para motocicletas: 1 — ZZM o 1 — ZZW + 3 cifras (las dimensiones son distintas a las de otras placas; las letras en la parte superior y las cifras en la inferior);*
- *para ciclomotores: 1 — SZZ + 2 cifras (las dimensiones son distintas a las de otras placas; las letras en la parte superior y las cifras en la inferior);*
- *para los remolques: 1 — ZZQ o 1 — ZZU + 3 cifras.*

Las cifras y las letras son de color verde y están dispuestas sobre un fondo blanco. Además, deberá colocarse en un lugar especialmente destinado a tal fin una viñeta autoadhesiva que indique el año.

Bulgaria

Se considera que los vehículos automóviles matriculados en Bulgaria gozan de estatuto aduanero de mercancías de la Unión cuando llevan una placa de matrícula rectangular cuya inscripción es una combinación de letras y de cifras indicadas en negro sobre un fondo blanco reflectante, con una banda azul en su lado izquierdo.

En la banda azul de la placa de matrícula figura la bandera de Bulgaria y las letras BG en blanco.

La inscripción consiste en una combinación de tres grupos de caracteres (por ejemplo, C 5027 AB).

- El primer grupo está formado por letras y corresponde a la división territorial.
- El segundo grupo está formado por cuatro cifras.
- El tercer grupo consiste en series de una o dos letras.

No se considera que los vehículos de automóviles matriculados en Bulgaria tengan estatuto aduanero de mercancías de la Unión si llevan:

- una placa de matrícula rectangular cuya inscripción consiste en una combinación de seis cifras separadas en el medio por la letra «B» en negro sobre fondo blanco y el año de validez va indicado sobre fondo rojo en el lado derecho;
- una placa de matrícula rectangular cuya inscripción consiste en una combinación de seis cifras separadas en el medio por la letra «T» o «H» en negro sobre fondo blanco;
- una placa de matrícula rectangular cuya inscripción consiste en una combinación de las letras «C» «CC» o «CT» con cifras indicadas en blanco sobre fondo rojo; o
- una placa de matrícula rectangular cuya inscripción consiste en una combinación de las letras «XX» con cifras en blanco sobre fondo azul.

Los vehículos que disponen de estos tipos de matrícula pueden tener o no estatuto aduanero de mercancías de la Unión.

Tal estatuto solo puede determinarse consultando la documentación pertinente.

Chequia

1. Se considera que los vehículos automóviles matriculados en Chequia tienen estatuto aduanero de mercancías de la Unión si su matrícula corresponde a una de las series especiales siguientes:

- Placa de matrícula rectangular de fondo blanco con una inscripción de entre cinco y siete caracteres (al menos una letra y una cifra) indicada en negro, por ejemplo, 1K3 2246. La primera letra corresponde a la subdivisión territorial. **Placa «por encargo» formada por cinco, siete u ocho caracteres (al menos una letra y una cifra) de color negro sobre fondo blanco. Los vehículos del ejército incorporan placas compuestas por siete números arábigos (sin letras) sobre un fondo blanco.** La placa de matrícula de los vehículos especiales y los tractores para uso agrícola y forestal es de fondo amarillo.

Ciertos vehículos automóviles circulan con una placa de matrícula blanca perteneciente a series anteriores, formada por una combinación de dos o tres letras y cuatro cifras en negro separadas por pares mediante guiones (por ejemplo, CHA 63-46). Los camiones, autobuses y remolques pertenecientes a series anteriores llevan una placa de matrícula rectangular con fondo amarillo.

- Placa de matrícula rectangular, en blanco con cifras indicadas en negro, utilizada a efectos de exportación, y con una zona en rojo sobre la que figura la fecha de expiración.
 - **Placa de matrícula especial rectangular, en blanco con caracteres en negro, cuya inscripción consiste en las letras «EL» seguidas de tres, cuatro o cinco cifras (vehículos eléctricos).**
 - **Placa de matrícula especial rectangular, en blanco con caracteres en verde, cuya inscripción consiste en dos cifras seguidas de la letra «V» y dos, tres o cuatro cifras (vehículos históricos).**
 - **Placa de matrícula especial rectangular, en blanco con caracteres en verde, cuya inscripción consiste en dos cifras seguidas de la letra «R» y tres o cuatro cifras (coches de carreras y motocicletas).**
 - Placa de matrícula especial rectangular con caracteres en verde, para manipulación permanente, con entre cinco y siete caracteres, el primero de los cuales corresponde a una letra que representa la subdivisión territorial seguida de cifras.
 - Placa de matrícula especial rectangular, con caracteres en verde, utilizada con fines de ensayo, consistente en cinco caracteres con la letra «F» seguida de cifras.
2. Cuando los vehículos automóviles matriculados en Chequia llevan una placa de matrícula rectangular **blanca con tres cifras seguidas de las letras «CD», «XX», «XS» o «HC» y dos cifras en azul** (cuerpo diplomático o delegación exterior), no se considera que tengan estatuto aduanero de la Unión salvo que se compruebe este extremo consultando la documentación pertinente.

Chipre

El organismo responsable del tráfico viario de Chipre está informatizado desde enero de 1997. Todos los certificados de matriculación expedidos desde entonces se imprimen por ordenador.

a. Vehículos con matrícula permanente de Chipre

Todos los vehículos matriculados en Chipre de forma permanente poseen un número de matrícula que consiste en la combinación de uno, dos o tres caracteres latinos y un número de serie comprendido entre las cifras 1 y 999. Cada vehículo tiene dos placas de matrícula, una en la parte delantera, con fondo blanco reflectante, y otra en la parte posterior, con fondo amarillo o blanco reflectante, ambas con caracteres y cifras en negro.

En la mayoría de vehículos cuyos números de matrícula son del tipo LLNNN (p. ej., YW764) o LLLNNN (p. ej., EAY857), para determinar su estatuto aduanero de mercancías de la Unión es preciso comprobar los datos que figuran en el certificado de matriculación, según se explica en el cuadro A.

b. Vehículos con matrícula diplomática (CD o AT)

En lo que atañe a los vehículos de diplomáticos, en el certificado de matriculación figuran dos números. El primero de ellos corresponde al número de matrícula permanente; el segundo indica que el vehículo pertenece al cuerpo diplomático.

El número de matrícula de estos vehículos consiste en una combinación de dos cifras, indicativas del código de la embajada o legación, seguidas de las letras «CD» o «AT» y del número que corresponda al vehículo dentro de esa embajada o legación.

Estos vehículos circulan con la matrícula diplomática durante el tiempo que poseen la condición de diplomáticos; cuando esta condición deja de existir, utilizan el número de matrícula permanente. El estatuto aduanero de mercancías de la Unión de estos vehículos puede comprobarse consultando su documentación.

Cuadro A

	Información (datos fiscales) (En inglés y en griego, según figura en los certificados de matriculación)	Posible forma de información con la traducción en inglés escrita en minúscula
1	Derechos de aduana Τελωνειακός Δασμός	Exento de derechos, derechos parcialmente abonados, derechos abonados ΠΛΗΡΗΣ ΑΠΑΛΛΑΓΗ, ΜΕΡΙΚΗ ΑΠΑΛΛΑΓΗ, ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ
2	Código de desgravación de derechos Κ.Ε Δασμών (Κωδικός Εξαίρεσης Δασμών)	01.01, 01.18, 01.19, 07.02, 07.03, 07.05, 07.06, 07.07, 11(4)α, 11(4)β, 11(4)γ

Croacia

1. Se considera que los vehículos automóviles matriculados en Croacia tienen el estatuto aduanero de mercancías de la Unión si llevan las placas de matriculación correspondientes.

Las placas de matrícula son de metal recubierto de una película reflectante. Llevan inscrita la indicación del distrito administrativo y el número de registro del vehículo en caracteres negros sobre fondo blanco. En la zona situada entre la indicación del distrito administrativo y el número de registro del vehículo figura el escudo nacional de Croacia.

En casos excepcionales, las placas de matrícula de los vehículos que no cumplen los requisitos establecidos en materia de dimensiones (longitud, anchura y altura), por ejemplo, cuyo peso máximo excede del prescrito o cuyo peso por eje rebasa el autorizado, llevan las letras y los números indicados en rojo.

Las placas de matrícula de los vehículos propiedad de ciudadanos extranjeros que obtienen un permiso de residencia temporal o permanente (vehículos matriculados con carácter temporal; vehículos propiedad de empresas extranjeras comerciales, de negocios, culturales u otras empresas de representación; oficinas de corresponsales extranjeros y corresponsales extranjeros permanentes) llevan las letras y números indicados en verde.

2. Las placas de matrícula de los vehículos automóviles propiedad de representaciones diplomáticas o consulares, representaciones de países extranjeros y agencias de las organizaciones internacionales y su personal en Croacia son de color azul, con las letras y números indicados en amarillo. Llevan asimismo un código numérico del país al que pertenece la agencia y una letra correspondiente a la actividad desarrollada por la agencia, es decir, la condición de la persona en cuestión en la agencia y el número de matriculación del vehículo.

Dinamarca

Se considera que los vehículos automóviles de carretera matriculados en Dinamarca tienen estatuto aduanero de mercancías de la Unión cuando, en la casilla inferior del certificado de registro, figura la mención siguiente: «IKKE TOLDDOKUMENT VED OMREGISTRERING» (traducción: en caso de cambio de propietario no deben presentarse documentos aduaneros).

Eslovaquia

1. Se considera que los vehículos automóviles matriculados en Eslovaquia tienen estatuto aduanero de mercancías de la Unión si su matrícula corresponde a una de las series especiales siguientes:

- Placa de matrícula rectangular de color blanco con una inscripción compuesta por dos letras y cinco caracteres (tres números y un par de letras) en negro, separados por un guion (por ejemplo, BA-858BL). El primer par de letras indica la subdivisión territorial. El segundo grupo de caracteres tras el guion puede consistir en cinco letras, en letras en las cuatro primeras posiciones y un número en la quinta posición, o en letras en las tres primeras posiciones y números en la cuarta y quinta posición.
- Ciertos vehículos automóviles circulan con placas de matrícula blancas pertenecientes a series anteriores formadas por una combinación de dos o tres letras y cuatro cifras en negro separadas por pares mediante guiones (por ejemplo, BA 12-23).
- Placa de matrícula especial rectangular de color blanco con caracteres en rojo distribuidos en dos líneas. La primera línea está compuesta por dos letras que indican la subdivisión territorial y la segunda línea consta de la letra «M» seguida por tres cifras. Tras la letra «M» puede añadirse otra letra. Estas placas se destinan a los vehículos de nueva fabricación o recién comprados o a los vehículos usados con fines de ensayo.
- Placa de matrícula especial rectangular de color amarillo con caracteres en negro distribuidos en dos líneas. La primera línea está compuesta por dos letras que indican la subdivisión territorial y la segunda línea consta de la letra «V» seguida por tres cifras. Tras la letra «V» puede añadirse otra letra. Dichas placas pueden otorgarse a vehículos matriculados con fines de exportación. En el campo situado en la esquina superior derecha figura la fecha de expiración.
- Placa de matrícula especial rectangular de color amarillo con caracteres en rojo distribuidos en dos líneas. La primera línea está compuesta por dos letras que indican la subdivisión territorial y la segunda línea consta de la letra «H» seguida por tres cifras. Tras la letra «H» puede añadirse otra letra. Dichas placas pueden otorgarse a vehículos históricos.
- Placa de matrícula especial rectangular de color blanco con caracteres en azul distribuidos en dos líneas. La primera línea está compuesta por dos letras que indican la subdivisión territorial y la segunda línea consta de la letra «S» seguida por tres cifras. Tras la letra «S» puede añadirse otra letra. Dichas placas pueden otorgarse a vehículos matriculados con fines deportivos.
- Placa de matrícula especial rectangular de color blanco con caracteres en verde distribuidos en dos líneas. La primera línea está compuesta por la letra «C» seguida eventualmente por otra letra y la segunda línea está compuesta por cinco caracteres. Tales placas pueden otorgarse a automóviles importados individualmente a Eslovaquia cuya conformidad técnica no haya sido probada o a otros vehículos.

2. Ahora bien, los vehículos automóviles provistos de una placa de matrícula rectangular azul en la que figuran las letras «EE» o «ZZ» seguidas de cinco números en amarillo pertenecen a los diversos cuerpos diplomáticos o misiones extranjeras y pueden gozar o no de estatuto aduanero de mercancías de la Unión. Tal condición solo puede comprobarse consultando la documentación pertinente.

Eslovenia

Se considera que los vehículos automóviles matriculados en Eslovenia gozan del estatuto aduanero de mercancías de la Unión siempre y cuando posean una placa de matrícula rectangular en la que figure un código alfanumérico (correspondiente a las regiones) compuesto por entre tres y seis letras o por una combinación de letras y cifras y dispongan de un certificado de matriculación esloveno.

España

1. La matrícula de los vehículos automóviles está constituida por una combinación de dos grupos de letras. El primero indica la sigla provincial (por ejemplo: MA — Málaga, M — Madrid); el segundo está formado por una o dos letras y un grupo de cifras (0000 a 9999) que figuran entre los dos grupos de letras (por ejemplo, MA-6555-AT).

En España circulan todavía vehículos automóviles cuya matrícula pertenece a series antiguas formadas por una combinación de una o dos letras y seis cifras como máximo (por ejemplo: M-636.454).

Desde octubre de 2002, los vehículos automóviles llevan una matrícula compuesta de cuatro cifras seguidas de tres letras, sin identificación provincial (por ejemplo: 4382 BRT).

Se considera que los vehículos automóviles matriculados en España con arreglo a las anteriores series tienen estatuto aduanero de mercancías de la Unión.

2. Se considera que los vehículos automóviles matriculados en España no tienen estatuto aduanero de mercancías de la Unión si su matrícula corresponde a una de las series especiales siguientes:

- «CD», «CC».
- Una placa de matrícula turística cuya inscripción consiste en una combinación de dos grupos de cifras (el primero está comprendido entre el 00 y el 99; el segundo está comprendido entre el 0000 y el 9999) y un grupo de letras (una o dos según el caso). Cada grupo está separado de los demás por un guion (por ejemplo: 00-M-0000).
- Una matrícula turística con una franja vertical de color rojo cuya longitud es de 3 cm, en la que figuran, en color blanco, las dos últimas cifras del año de que se trata (la primera encima de la segunda) y el mes en números romanos (por debajo de las cifras). Por ejemplo, 00-M-0000 — 86VI. La finalidad de esta matrícula es establecer la fecha de expiración del permiso de circulación temporal.

Estonia

Los vehículos automóviles se matriculan en Estonia conforme a lo estipulado en la normativa que les es aplicable. El número de matrícula de los vehículos automóviles es una combinación de tres letras y tres cifras. Desde mayo de 2004, a la izquierda del número de matrícula figura la mención «EST».

Finlandia

Se considera que los vehículos automóviles matriculados en Finlandia tienen estatuto aduanero de mercancías de la Unión, salvo si han sido matriculados con carácter temporal con fines de exportación (matriculación para la exportación), en cuyo caso deben llevar una placa de matriculación que incluya una letra y, como máximo, cuatro cifras en negro sobre fondo blanco reflectante. Además, en el margen derecho de la placa de matriculación figura en blanco sobre fondo rojo reflectante el año y el mes en que expira la matrícula.

Por otra parte, se considera que no tienen estatuto aduanero de mercancías de la Unión los vehículos automóviles que llevan:

1. una placa de transporte en la que figura una letra y, como máximo, cuatro cifras rojas sobre fondo blanco reflectante;
2. una placa de prueba en la que figura, en negro, la palabra «KOE» (prueba) en vertical, una letra y, como máximo, tres dígitos sobre fondo amarillo reflectante.

Francia

Se considera que los vehículos automóviles matriculados en Francia tienen estatuto aduanero de mercancías de la Unión, excepto cuando su matrícula pertenece a una de las series especiales siguientes:

- CMD, CD, C, K (estatuto diplomático y asimilados)
- TT (estancia temporal)
- IT (estancia temporal)
- WW (garaje)

Grecia

Se considera que los vehículos automóviles matriculados en Grecia cumplen las condiciones establecidas en los artículos 9 y 10 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea cuando están provistos de una matrícula rectangular, de color blanco, en la que figura una combinación de tres letras y cuatro cifras (por ejemplo, BAK 7876) o exclusivamente de seis cifras

(por ejemplo, 237.568 —matrícula antigua que sigue vigente—) y el documento para su matriculación es el formulario T-01-19.

No se considera que tengan estatuto aduanero de mercancías de la Unión los vehículos provistos de una matrícula, igualmente rectangular, en la que figuran:

- a) las letras CD o ΔΣ (cuerpo diplomático) antes del número (placa de color verde);
- b) las letras Ξ A (misión extranjera) antes del número (placa de color amarillo);
- c) las letras EX (admisión temporal) antes del número (placa de color blanco).

Hungría

Se considera que los vehículos automóviles matriculados en Hungría tienen estatuto aduanero de mercancías de la Unión, excepto cuando su matrícula corresponde a una de las series especiales siguientes:

- ☐ V (estancia temporal);
- ☐ E (provisional).

Irlanda

Se considera que los vehículos automóviles matriculados en Irlanda tienen estatuto aduanero de mercancías de la Unión únicamente cuando su matrícula corresponde a una serie distinta de la serie ZZ (un sistema de matriculación temporal consistente en las letras ZZ seguidas de un número único de cinco dígitos) y el documento de matriculación (*Registration card*) no contiene indicaciones especiales en materia aduanera (por ejemplo, indicaciones en relación con los *Revenue Commissioners*). Dicha indicación va siempre acompañada del sello de la aduana.

Italia

Se considera que los vehículos automóviles matriculados en Italia disponen de estatuto aduanero de mercancías de la Unión salvo en los casos en que:

1. su matrícula corresponde a una de las series especiales siguientes:
 - E E (*Escursionisti Esteri*)
 - CD (*Corpo diplomatico*)
2. la matrícula ostente la palabra «PROVA»,
3. la matrícula lleve la sigla «SO» y, además, el documento de matriculación (*libretto di circolazione*) lleve la indicación siguiente:

«veicolo soggetto a formalità doganali nel caso di trasferimento di proprietà o di trasferimento di residenza del proprietario dal territorio di livigno ad altro comune. Produrre documento doganale al p.r.a. di Sondrio».

Letonia

Se considera que los vehículos automóviles matriculados en Letonia tienen estatuto aduanero de mercancías de la Unión cuando llevan una placa de matrícula rectangular blanca compuesta normalmente por una combinación de dos letras y entre una y cuatro cifras en negro (por

ejemplo, EP-6037), aunque también podrá constar exclusivamente de letras o de cifras, y se ha expedido con respecto a ellos un documento de matriculación. A partir del 1 de mayo de 2004, en el lado derecho de la placa figura asimismo la bandera nacional de Letonia o la bandera de la UE, con la corona formada por doce estrellas sobre fondo azul, y dos letras en negro (LV).

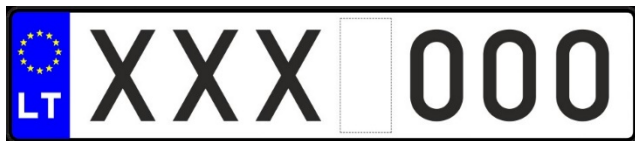
Lituania

Se considera que los vehículos automóviles matriculados en Lituania tienen estatuto aduanero de mercancías de la Unión si se ha expedido un certificado de matriculación y el vehículo lleva una placa de matrícula rectangular (dimensiones: 520 × 110 mm o 300 × 150 mm), de color blanco, reflectante y con una marca de seguridad repetitiva. En su borde izquierdo incorpora una banda azul y los bordes, letras y números son de color negro. La placa incorpora en la parte izquierda una franja azul en la que figuran el emblema de la UE y una marca distintiva de color blanco formada por las letras «LT» correspondientes a Lituania. A continuación se describen las inscripciones de las placas de matrícula lituanas y sus composiciones.

- Tres letras y tres cifras para los turismos, dos letras y tres cifras para los remolques y semirremolques, tres cifras y dos letras para las motocicletas (dimensiones: 250 × 150 mm, 185 × 210 mm o 520 × 110 mm), dos cifras y tres letras para los ciclomotores (motocicletas) (dimensiones: 145 × 120 mm o 520 × 110 mm) y dos cifras y dos letras para los cuadriciclos de gran cilindrada (dimensiones: 250 × 150 mm); véase el ejemplo 1. La letra «H» y cinco cifras que indican el número de serie para la designación de automóviles históricos. Estos tipos de placas están disponibles desde el 3 de abril de 2018 (véase el ejemplo 2).
- Entre uno y seis caracteres, uno de ellos una cifra obligatoriamente, para las placas personalizadas (que incluyen una inscripción según la petición del solicitante) (véase el ejemplo 3).
- Dos letras (la letra «E» y cualquier otra letra del alfabeto en orden ascendente) y cuatro cifras que indican el número de serie de un vehículo eléctrico. Estos tipos de placas están disponibles desde el 1 de julio de 2016 (véase el ejemplo 4).
- La letra «T» y cinco cifras para los taxis. Estos tipos de placas están disponibles desde el 3 de abril de 2018 (véase el ejemplo 5).

Ejemplo 1

Para automóviles





Para remolques o semirremolques



Para motocicletas

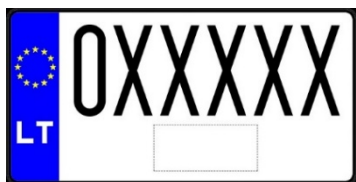


Ejemplo 2



Ejemplo 3

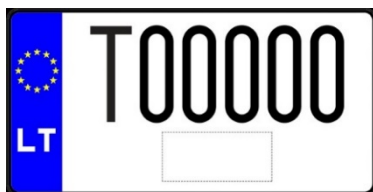




Ejemplo 4



Ejemplo 5



No se considera que los vehículos automóviles matriculados en Lituania tienen el estatuto aduanero de mercancías de la Unión si llevan los siguientes tipos de placas de matriculación.

- La placa de matrícula **diplomática** de forma rectangular para las misiones extranjeras y organizaciones internacionales.

La superficie de esta placa es de color verde reflectante e incorpora una marca de seguridad repetitiva. Los bordes, las letras y las cifras son de color blanco. Las inscripciones de este tipo de placas están formadas por seis cifras. Las dos primeras indican el código de la misión extranjera asignado por el Departamento de Protocolo del Ministerio de Asuntos Exteriores de acuerdo con el orden de acreditación de la misión extranjera en Lituania. La tercera indica la categoría de vehículo (el estatuto de la persona que ostenta la propiedad del vehículo). Las últimas tres cifras indican un número de serie emitido para las placas. Estos tipos de placas están disponibles desde el 11 de octubre de 2004 (véase el ejemplo 6).

- La placa de matrícula **comercial temporal**, de forma rectangular.

La superficie de esta placa es de color blanco reflectante e incorpora una marca de seguridad repetitiva. En el borde izquierdo figura una franja azul y los bordes, las letras y las cifras son de color rojo. La placa incorpora en la parte izquierda una franja azul en la que figuran el emblema de la UE y una marca distintiva de color blanco formada por las letras «LT» correspondientes a Lituania. Las placas de matriculación temporal de vehículos pueden expedirse a turismos, remolques y motocicletas. Los turismos y remolques se designan con la letra «P» y cinco cifras que indican un número de serie, mientras que las motocicletas se designan con la letra «P» y cuatro cifras que indican un número de serie. Las placas de matriculación temporal de vehículos están disponibles desde el 30 de septiembre de 2004. Desde el 3 de abril de 2018, estos tipos de placas se expiden por un período ilimitado. Estas placas temporales solo pueden utilizarse para designar a los vehículos a los que pertenecen y pueden utilizarse en público exclusivamente en el territorio de Lituania (véase el ejemplo 7).

- La placa de matrícula **temporal (de tránsito)**, de forma rectangular.

La superficie de esta placa es de color blanco reflectante e incorpora una marca de seguridad repetitiva. En el borde izquierdo figura una franja azul y los bordes, letras y cifras son de color rojo. La placa incorpora en la parte izquierda una franja azul en la que figuran el emblema de la UE y una marca distintiva de color blanco formada por las letras «LT» correspondientes a Lituania. Estos tipos de placas pueden expedirse para los turismos, los remolques y las motocicletas que se exporten desde Lituania (véase el ejemplo 8).

Los vehículos de motor que disponen de los tipos de matrículas mencionados anteriormente pueden tener o no estatuto aduanero de mercancías de la Unión. Tal estatuto solo puede determinarse consultando la documentación pertinente.

Ejemplo 6

Para turismos y remolques



Formato 1: 520 × 110 mm



Formato 2: 300 × 150 mm

Para motocicletas



Formato 3: 250 × 150 mm



Formato 5: 182 × 210 mm

Para ciclomotores



Formato 4: 145 × 120 mm

Ejemplo 7

Para turismos y remolques



520 × 110 mm



300 × 150 mm

Para motocicletas



250 × 110 mm

Ejemplo 8

Para turismos y remolques



520 × 110 mm



300 × 150 mm

Para motocicletas



250 × 110 mm

Luxemburgo

Se considera que los vehículos automóviles matriculados en Luxemburgo disponen de estatuto aduanero de mercancías de la Unión salvo en los casos en que:

1. el documento de matriculación (tarjeta gris) ostenta un sello especial con la mención:

«DOUANE — ADMISSION TEMPORAIRE
Derechos debidos en caso de venta»

Malta

Se considera que los vehículos automóviles matriculados en Malta tienen estatuto aduanero de mercancías de la Unión cuando van provistos de dos placas de matrícula rectangulares.

Dichas placas se colocan, respectivamente, en la parte delantera y posterior del vehículo de que se trate de tal manera que las letras y los números que figuren en ellas estén en sentido correcto.

Las placas de matrícula maltesas deben constar de tres combinaciones numéricas, alfabéticas o alfanuméricas.

Incluyen asimismo el emblema de la UE con la corona de doce estrellas bajo la que figura la letra «M». Asimismo, tienen un holograma bajo el que aparece el número de serie de la placa.

No se considera que los vehículos automóviles matriculados en Malta tienen estatuto aduanero de mercancías de la Unión cuando su placa de matrícula consiste en una de las siguientes combinaciones:

CD* ***	Diplomáticos
TRIAL RN ***	Importadores de automóviles
DDV ***	Invitados de alto rango en el ámbito diplomático
PRO ***	Protocolo
DMS ***	Misiones diplomáticas
*** **X	Exportación por parte de operadores comerciales
TF* ***	Exención de impuestos
GV* ***	Vehículos estatales
GM **	Vehículos ministeriales

Países Bajos

Se considera que los vehículos automóviles matriculados en los Países Bajos tienen estatuto aduanero de mercancías de la Unión, excepto cuando el documento de matriculación (denominado «*kentekenbewijs*») lleva una de las siguientes letras y cifras:

CD- xx-xx

xx-CD-xx

CDJ-xxx

BN – xx-xx

GN – xx-xx

Polonia

Se considera que los vehículos automóviles matriculados en Polonia disponen de estatuto aduanero de mercancías de la Unión en los casos en que:

1. poseen una placa de matrícula rectangular en la que figura una combinación de letras y cifras (hasta siete cifras, con al menos una letra) de color negro sobre fondo reflectante blanco o amarillo (vehículos históricos); de color rojo sobre fondo blanco reflectante (vehículos de prueba); de color blanco sobre fondo azul reflectante (diplomáticos y asimilados); o de color blanco sobre fondo negro (antigua matrícula aún válida); y
2. se ha expedido un certificado de matriculación polaco para el vehículo en cuestión.

Portugal

1. Se considera que los vehículos automóviles matriculados en Portugal tienen estatuto aduanero de mercancías de la Unión cuando están provistos de una matrícula rectangular, de color blanco, en la que figura una combinación de dos letras y cuatro cifras negras, separadas en grupos de dos por guiones (por ejemplo: AB-32-46). El certificado de matriculación es el formulario «LIVRETE 1227».
2. No obstante, los vehículos automóviles que están provistos de una matrícula, igualmente rectangular, de color blanco, que ostenta las letras CD, CC o FM, pertenecen a distintos cuerpos diplomáticos y pueden tener o no estatuto aduanero de mercancías de la Unión. Tal condición solo puede comprobarse consultando la documentación pertinente.

Reino Unido (solo Irlanda del Norte)

De acuerdo con el artículo 13 del Protocolo sobre Irlanda/Irlanda del Norte, se considera que los vehículos automóviles matriculados en Irlanda del Norte tienen estatuto aduanero de mercancías de la Unión cuando la placa de matrícula incluye la información que se detalla a continuación y los documentos o certificados de matrícula no incluyen las menciones «Customs restriction», «Customs concession» o «Warning: Customs duty and tax have not been paid on this vehicle». En la placa de matrícula delantera del vehículo figuran caracteres en negro sobre fondo blanco. En la placa de matriculación posterior del vehículo figuran caracteres en negro sobre fondo amarillo.

— Irlanda del Norte

Tres letras y hasta cuatro cifras (por ejemplo, CDZ 1277).

Rumanía

En Rumanía existen tres tipos de matriculación aplicable a los vehículos automóviles: la permanente, la temporal y la específica del cuerpo diplomático.

Se considera que los vehículos automóviles **matriculados de forma permanente** en Rumanía gozan de estatuto aduanero de mercancías de la Unión.

Las placas de matrícula permanentes presentan la siguiente estructura: LL NN XXX, donde LL indica el distrito, compuesto por una o dos letras; NN es la primera parte del número de orden, que va de 01 a 99; y XXX es la segunda parte del número de orden, formado por tres letras que van de AAA a ZZZ.

Las placas, de aluminio con fondo blanco reflectante, llevan indicadas en negro las letras y cifras que figuran en el certificado de matriculación del vehículo.

Los vehículos automóviles **matriculados temporalmente** o pertenecientes **al cuerpo diplomático** no se consideran de la Unión, excepto cuando pueda acreditarse mediante los documentos de acompañamiento.

Las placas de matrícula temporal se otorgan a los vehículos y remolques extranjeros que se acogen al régimen aduanero de importación temporal o a los vehículos destinados a la exportación.

Las placas de matrícula temporales presentan la siguiente estructura: LL NNNNNN F, donde LL indica el distrito, compuesto por una o dos letras; NNNNNN es el número de orden, que va de 101 a 999999; mientras que F corresponde a la inscripción sobre fondo rojo que indica el mes y el año en que expira la matrícula, cada uno de ellos expresado mediante dos letras.

Las placas, de aluminio con fondo blanco reflectante, llevan indicadas en negro las letras y cifras que figuran en el certificado de matriculación del vehículo. El certificado no incluye ninguna indicación de que el vehículo procede del interior o el exterior de la UE.

Las placas de matrícula de los vehículos automóviles pertenecientes a las representaciones diplomáticas, las oficinas consulares y su personal, así como a las demás organizaciones y ciudadanos extranjeros con estatuto diplomático activos en Rumanía, tienen la siguiente estructura: uno de los indicadores es CD, CO o TC, y el número de orden está compuesto por dos grupos de tres cifras cada uno.

Las placas tienen un fondo blanco reflectante y llevan indicadas en azul las letras y cifras que figuran en el certificado de matriculación del vehículo.

Suecia

Se considera que los vehículos automóviles matriculados en Suecia tienen estatuto aduanero de mercancías de la Unión salvo que se registren temporalmente a efectos de exportación (registro de exportación). En esos casos las matrículas son de color rojo con caracteres blancos. En el lado derecho o en el lado izquierdo de la matrícula figura la fecha de expiración (año, mes y día) de la matriculación temporal. Además de esta placa de matrícula, el dueño dispone de un documento especial que describe el tipo concreto de matrícula temporal.

Se considera que los demás vehículos automóviles matriculados temporalmente disponen de estatuto aduanero de mercancías de la Unión.

II.8.4. Lista de las autoridades competentes para el servicio regular

Para consultar la versión más reciente de esta lista, haga clic en uno de los siguientes enlaces:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

II.8.5. Certificado de no manipulación para los productos y mercancías de la pesca marítima

Reference to the Fishing Trip:		
Vessel Information		
Vessel name:	Radio Callsign:	Register and Page:

CERTIFICATE OF NON-MANIPULATION	
The undersigned Customs Authority hereby certifies that the products of sea-fishing and/or goods obtained from the said products have remained under customs supervision throughout their stay and have undergone no handling other than that necessary for their preservation. Products of sea-fishing (name and type): Gross mass (kg): Goods obtained from products of sea-fishing (kind): Description of the goods: Gross mass (kg): Date of arrival of the products/goods: Date of departure of the products/goods: Means of transport used for reconsignment to the customs territory of the Union: Address of the Customs Authority: Country or territory: Date: Captain of the Fishing Vessel Signature and Stamp Customs Authority Signature and Stamp <i>Certification of non-manipulation for products of sea-fishing and/or goods obtained from said products transhipped and transported through a country or territory that is not part of the customs territory of the Union (Articles 130 and 133 of Commission Delegated Regulation (EU) 2015/2446 of 28 July 2015 and Article 214 of Commission Implementing Regulation (EU) 2015/2447 of 24 November 2015).</i>	

El formulario es un documento externo y no refleja necesariamente la posición ni la opinión de la Comisión Europea. La Comisión no se responsabiliza de su exactitud ni de que esté actualizado.

II.8.6. Certificado de no manipulación expedido por Singapur

Original

1. Name & Address of Shipping Agent/ Freight Forwarder		 SINGAPORE CUSTOMS 55 Newton Road #07-01 Revenue House Singapore 307987 Tel : 6355 2000 Fax : 6337 6361 E-mail: customs_cnmcfshq@customs.gov.sg	
		CERTIFICATE OF NON-MANIPULATION No.	
2. Details of Consignment			
Item(s) Description		Quantity/ Gross Weight	
Country of Origin of Goods		Outward Bill of Lading No./ Air Waybill No.	
Date of Discharge in Singapore		Date of Departure from Singapore	
Country of Final Destination		Outgoing Vessel/ Vehicle/ Flight No.	
3. Declaration by Shipping Agent/Freight Forwarder			
I/We undertake that a) The goods indicated, when transhipped via Singapore, will not undergo operations beyond the following: i. ensuring the preservation of goods in good condition for the purpose of transport or storage; ii. facilitating shipment or transportation; and iii. packaging or presenting goods for sale. b) all information provided for above is true and correct.			
Authorised Signature: Name: Designation: Date: (company stamp)			
4. Certification by Singapore Customs			
We certify that, to the best of our knowledge, the declaration by the shipping agent/ freight forwarder is true and correct. This Certificate is issued without any prejudice or liability whatsoever on our part arising from any circumstances.			
Authorised Signature: Name: Designation: Date: (stamp)			

SC-A-009 (Ver 3 – 01/17)

Exención de responsabilidad: el formulario es un documento externo y no refleja necesariamente la posición ni la opinión de la Comisión Europea. La Comisión no se responsabiliza de su exactitud ni de que esté actualizado.

PARTE III. GARANTÍAS

III.1. Introducción

La parte III versa sobre las garantías del tránsito aduanero.

En el apartado III.1.1 figuran la introducción y las referencias jurídicas relativas al sistema de garantías del tránsito aduanero.

El apartado III.1.2 contiene disposiciones generales relativas a dichas garantías.

En el apartado III.1.3 se describe la garantía individual.

En el apartado III.1.4 se describen la garantía global y la dispensa de garantía.

El apartado III.1.5 está reservado a las instrucciones nacionales específicas.

El apartado III.1.6 está reservado para uso exclusivo de las administraciones aduaneras.

El apartado III.1.7 incluye los anexos.

III.1.1. Finalidad de la garantía

Los derechos de aduana y demás gravámenes aplicables a las mercancías se suspenden temporalmente cuando esas mercancías se liberan para el tránsito común/de la Unión. Para asegurar el pago de derechos y otros gravámenes cuando se origina una deuda (aduanera) durante una operación de tránsito, se le exige al titular del régimen una garantía.

Los fundamentos jurídicos para las garantías del tránsito son los siguientes:

- artículo 10 del Convenio;
- artículos 9 a 13 y 74 a 80 del apéndice I del Convenio;
- anexo I del apéndice I del Convenio;
- anexos C1 a C7 del apéndice III del Convenio;
- artículos 89 a 98 del CAU;
- artículos 82 y 85 del AD;
- artículos 148, 150 a 152 y 154 a 162 del AE;
- anexos 32-01, 32-02, 32-03 y 32-06 del AE;
- anexo 72-04 del AE.

III.1.2. Formas que adopta la garantía

Artículo 11 y artículo 55, letra a), del apéndice I del Convenio

Artículo 89, apartado 5, y artículo 92, apartado 1, del CAU

La garantía puede constituirse mediante depósito en efectivo o bien mediante fianza. Debe ser individual, cuando cubre una sola operación de tránsito, o global, cuando cubre varias. La garantía individual mediante fianza puede adoptar la forma de títulos que el fiador libra a los titulares del régimen y la forma de compromiso del fiador. La utilización de la garantía global constituye una simplificación de las normas ordinarias y, por lo tanto, requiere autorización.

III.1.3. Dispensa de garantía

Artículo 13 del apéndice I del Convenio

Artículo 89, apartados 7, 8 y 9, del CAU

Artículo 24,

Excepcionalmente, no hay necesidad de constituir una garantía en los siguientes casos:

— Dispensa de la garantía por ley:

- mercancías transportadas por el Rin, las vías navegables del Rin, el Danubio o las vías navegables del Danubio;

*apartado 2, del
ADT*

- mercancías transportadas mediante instalaciones de transporte fijas;
- mercancías incluidas en el régimen de tránsito común/de la Unión utilizando la simplificación DTE para el transporte por vía aérea y marítima (esta última incumbe exclusivamente al régimen de tránsito de la Unión);
- en la Unión: cuando el importe de los derechos de importación no sobrepase el valor umbral estadístico para las declaraciones establecido en virtud del artículo 3, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 471/2009 sobre estadísticas comunitarias relativas al comercio exterior con terceros países (DO L 152 de 16.6.2009, p. 23);
- en la Unión: países, autoridades públicas regionales y locales u otros organismos de Derecho público con respecto a las actividades en las que participan en calidad de autoridades públicas.

En la lista que figura en el anexo III.7.2 se definen las vías navegables del Rin. La información ha sido suministrada por las administraciones aduaneras de los países interesados.

- Dispensa de la garantía por decisión nacional aplicable solo a los países de tránsito común:

*Artículo 10,
apartado 2, letra
a), del Convenio*

- sobre la base de un acuerdo bilateral o multilateral de las Partes contratantes para operaciones que abarquen únicamente sus territorios;

*Artículo 10,
apartado 2, letra
b), del Convenio*

- para la parte de una operación comprendida entre la aduana de partida y la primera aduana de paso, de conformidad con una decisión de la Parte contratante interesada.

III.1.4. Zona de validez

*Artículo 10,
apartado 1, del
Convenio*

En general, la garantía será válida únicamente para las Partes contratantes que participen en la operación de tránsito común/de la Unión. Excepcionalmente, las garantías individuales en forma de depósito en efectivo o mediante títulos serán válidas para todas las Partes contratantes.

*Artículo 19,
apartado 2, y
artículo 21,
apartado 2, del
apéndice I del*

En los casos en que la garantía sea válida solamente para las Partes contratantes involucradas, será posible una restricción de la zona de validez. El fiador puede suprimir, en el compromiso del fiador, el nombre de la Parte o las Partes contratantes o de Andorra o de San Marino. Como resultado de esa supresión, la garantía será válida en todas las Partes contratantes y los Estados que no hayan sido tachados. Sin embargo, las garantías no cubren las operaciones de tránsito común con origen y destino en Andorra ni en San Marino, donde el Convenio no es aplicable.

En el régimen de tránsito de la Unión, la garantía será válida en todos los Estados miembros, así como en Andorra y en San Marino. Siempre que en el compromiso del fiador no se hayan tachado la UE ni Andorra o San Marino y que el titular del régimen respete las condiciones para la utilización de la garantía, el titular del régimen podrá facilitar una garantía aceptada o constituida por las autoridades competentes de una Parte contratante distinta de la UE para una operación de tránsito de la Unión en el interior de la Unión o entre la Unión y uno de los Estados mencionados.

III.1.5. Cuadro de las distintas garantías

	Garantía individual			Garantía global
	Depósito en efectivo	Mediante el compromiso del fiador	Mediante títulos	
Cobertura	una sola operación	una sola operación	una sola operación	varias operaciones
Zona	validez ilimitada	restricciones posibles	validez ilimitada	restricciones posibles
Importe de la garantía	100 % de deuda (aduanera)	100 % de deuda (aduanera)	100 % de deuda (aduanera)	100 % 50 % 30 % 0 % del importe de referencia

	Garantía individual			Garantía global
	Depósito en efectivo	Mediante el compromiso del fiador	Mediante títulos	
Período de validez de los certificados	no procede	no procede	máximo de un año a partir de la fecha de emisión	dos años (posibilidad de prórroga de uno o dos años)
Prueba de la constitución de la garantía	depósito en efectivo efectuado por el titular del régimen	compromiso del fiador (conforme al modelo recogido en el anexo C1 del apéndice III del Convenio/ Anexo 32-01 del AE)	compromiso del fiador (conforme al modelo recogido en el anexo C2 del apéndice III del Convenio/ Anexo 32-02 del AE)	compromiso del fiador (conforme al modelo recogido en el anexo C4 del apéndice III del Convenio/Anexo 32-03 del AE)

III.2. Disposiciones generales

III.2.1. Necesidad de una garantía

III.2.1.1. Introducción

Artículo 10, apartado 1, del apéndice I del Convenio

La constitución de una garantía que asegure el pago de cualquier deuda (aduanera) que pueda originarse es una condición para el transporte de mercancías al amparo del régimen de tránsito común/de la Unión.

Artículo 89, apartado 2, del CAU

El pago de las cantidades en cuestión está asegurado cuando el importe de la garantía se calcula de conformidad con las disposiciones apropiadas en relación con la garantía utilizada.

III.2.1.2. Incumplimientos

Artículo 30 del apéndice I del Convenio

Cuando en la declaración de tránsito no se proporcione información sobre la garantía o cuando, en caso de un procedimiento de continuidad de las actividades, no se presente en la aduana de partida el documento de garantía requerido, no se deberá aceptar la declaración.

Artículo 89, apartado 2, artículo 94, apartado 3, y artículo 95 del

Cuando el importe de la garantía resulte insuficiente, la aduana de partida no deberá liberar las mercancías para el tránsito a menos que se constituya una garantía adicional que cubra la cantidad completa de la deuda (aduanera) que pueda originarse.

La aduana de partida deberá denegar también el levante cuando, en caso de un procedimiento de continuidad de las actividades, los documentos presentados demuestren que no se ha expedido la garantía al titular del régimen de la operación de tránsito correspondiente.

III.2.2. Cálculo del importe de la garantía

III.2.2.1. Introducción

*Artículo 10,
apartado 1, del
apéndice I del
Convenio*

El importe de la garantía deberá calcularse de tal manera que cubra íntegramente el importe de la deuda (aduanera) que pueda originarse.

*Artículo 89,
apartado 2, del
CAU*

III.2.2.2. Cálculo

*Artículos 18 y 74
del apéndice I del
Convenio*

*Artículos 148 y 155
del AE*

En general, el cálculo deberá hacerse aplicando los tipos máximos correspondientes a esas mercancías en el país de partida e incluir todos los derechos de aduana y otros gravámenes, por ejemplo, los impuestos especiales y el IVA aplicables a esas mercancías en la importación. Los tipos máximos correspondientes a los derechos de aduana se calcularán a partir de los tipos convencionales. No se deberán tener en cuenta, por ejemplo, los privilegios que estén sujetos a la presentación de una prueba en el momento del despacho a libre práctica, como los tipos preferenciales o los contingentes.

El cálculo se deberá realizar sobre la base de los derechos de importación que serían aplicables a mercancías del mismo tipo en el país de partida en caso de despacho de las mercancías a libre práctica. Las mercancías despachadas a libre práctica en la Parte contratante deberán tratarse como mercancías importadas de un tercer país.

Esto es válido también cuando las mercancías de la Unión se incluyan en un régimen de tránsito de la Unión con destino a un país de tránsito común. Se supondrá que estas mercancías son mercancías no

pertenecientes a la Unión a efectos del cálculo del importe de la garantía para garantizar el posible pago de una deuda (aduanera) en una Parte contratante distinta de la Unión.

*Artículo 74,
apartado 2, del
apéndice I del
Convenio*

Las mercancías de que se trate se deberán clasificar con arreglo al arancel aduanero, pero, si la clasificación no es posible o adecuada, se podrá valorar el importe de la garantía. La estimación deberá asegurar que la garantía cubra la totalidad del importe de la deuda (aduanera) que pueda originarse. En los casos excepcionales en que no sea posible realizar tal estimación, podrá suponerse que el importe de la garantía asciende a 10 000 euros. Esta idea básica será aplicable tanto a una garantía global como a una garantía individual.

*Artículo 155,
apartado 3, del AE*

III.2.3. Fiador

III.2.3.1. Introducción

*Artículo 12 del
apéndice I del
Convenio*

El fiador será una tercera persona física o jurídica.

El fiador y el titular del régimen no deberán ser la misma persona.

*Artículo 94 del
CAU*

III.2.3.2. Constitución y autorización

El fiador deberá estar establecido en la Parte contratante en la que se constituya la garantía y estar autorizado por las autoridades aduaneras que exigen la garantía.

Dicha autorización será conforme a las disposiciones en vigor en el país de que se trate. Por lo tanto, la relación jurídica general entre el fiador y las autoridades competentes estará determinada por el Derecho nacional en el marco general de las normas de tránsito.

En la Unión, el fiador no tiene que ser autorizado por las autoridades aduaneras, a menos que sea una entidad de crédito, una institución financiera o una compañía de seguros acreditadas en la Unión de conformidad con las disposiciones vigentes del Derecho de la Unión.

Las autoridades aduaneras pueden denegar la autorización a un fiador que no ofrezca seguridad para afrontar el pago del importe de la deuda (aduanera) dentro del plazo exigido.

El fiador deberá elegir un domicilio a efectos de las notificaciones en cada uno de los países donde su garantía goce de validez o, en el caso

de que la legislación de un país no contemple disposición alguna en ese sentido, deberá proceder al nombramiento de un representante. El domicilio a efectos de las notificaciones proporciona al fiador un lugar de actividad, registrado de conformidad con la legislación del país, al que las autoridades competentes pueden dirigir por escrito todas las formalidades y trámites relativos al fiador con efectos jurídicamente vinculantes. El representante del fiador podrá ser una persona física o jurídica nombrada por él.

Lo anterior garantiza que las comunicaciones escritas dirigidas al fiador y las diligencias judiciales en las que esté involucrado puedan serle remitidas de manera verificable en cualquier país donde se pueda originar una deuda (aduanera) a causa de las mercancías que circulen al amparo del régimen de tránsito.

OPERADORES ECONÓMICOS

- 1) El fiador deberá comprometerse por escrito al pago del importe de la deuda (aduanera).
- 2) El fiador se compromete a no cambiar los domicilios señalados a efectos de las notificaciones sin presentar el anexo de su compromiso con los nuevos domicilios a efectos de notificaciones en la aduana de garantía.

III.2.3.3. Responsabilidad

*Artículo 117
del apéndice I
del Convenio*

La responsabilidad del fiador surge tras la aceptación de su compromiso por parte de la aduana de garantía. Dicha responsabilidad será efectiva a partir de la fecha en que la aduana de partida despache para una operación de tránsito las mercancías cubiertas por esta garantía.

*Artículo 94 del
CAU*

*Artículo 85 del
AD*

La responsabilidad del fiador está limitada a la cantidad máxima que figura en el compromiso del fiador. No podrán reclamarse importes superiores a esa cantidad.

Cuando no se haya ultimado el régimen de tránsito común/de la Unión, las autoridades aduaneras del país de partida deberán notificar al fiador la no ultimación del régimen en el plazo de nueve meses a partir de la fecha de presentación de las mercancías en la

aduanas de destino.

Cuando el régimen no se haya finalizado tras ese plazo de nueve meses, las autoridades aduaneras del país de partida, en un plazo de tres años a partir de la fecha de aceptación de la declaración de tránsito, notificarán al fiador que está obligado o podrá estar obligado a pagar la deuda (aduanera). La notificación deberá indicar el NRM y la fecha de la declaración de tránsito, el nombre de la aduana de partida, el nombre del titular del régimen y el importe de las cantidades de que se trate.

El fiador quedará eximido de sus obligaciones en el caso de que alguna de esas notificaciones no se le haya enviado en el plazo previsto. No obstante, cuando se haya remitido alguna de estas notificaciones, se informará al fiador de la recaudación de la deuda o de la ultimación del régimen.

III.2.3.4. Revocación de la autorización del fiador o del compromiso y rescisión del compromiso

*Artículo 23 del
apéndice I del
Convenio*

La aduana de garantía podrá revocar la autorización del fiador o del compromiso del fiador en cualquier momento. Dicha aduana de garantía deberá notificar la revocación al fiador y al titular del régimen. La revocación surtirá efecto el decimosexto día siguiente a la fecha en que el fiador reciba o se considere que ha recibido la decisión de la revocación.

*Artículo 93 del
CAU*

Artículo 82 del AD

Siempre que las autoridades aduaneras no hubiesen exigido que se mantuviese la forma de la garantía elegida durante un plazo específico, el fiador podrá rescindir su compromiso en cualquier momento. El fiador deberá notificar la rescisión a la aduana de garantía.

La rescisión no afectará a las mercancías que, en el momento en que surta efecto, ya hayan sido incluidas en un régimen de tránsito común/de la Unión y sigan en él en virtud del compromiso rescindido.

La rescisión del compromiso por parte del fiador surtirá efecto el decimosexto día siguiente a la fecha en que el fiador notifique la rescisión a la aduana de garantía.

Si se revocara o rescindiera el compromiso del fiador, la aduana de garantía retendrá el correspondiente compromiso del fiador durante un plazo mínimo de nueve meses, a no ser que la deuda (aduanera) se hubiera extinguido o ya no pudiera originarse o que se hubiera

notificado al fiador la recaudación de la deuda (aduanera) o la ultimación del régimen.

En caso de que se haya notificado al fiador que no se ha ultimado un régimen de tránsito, la aduana de garantía retendrá dicho compromiso sobre la base de la información recibida hasta que se haya completado la recaudación de la deuda o la ultimación del procedimiento o, si procede, se libere al fiador de su responsabilidad.

Las autoridades aduaneras del país al que pertenezca la correspondiente aduana de garantía introducirán en el sistema electrónico la información de la revocación o rescisión de la garantía y la fecha en que surta efecto.

III.3. Garantía individual

III.3.1. Depósito en efectivo

III.3.1.1. Introducción

*Artículo 19 del
apéndice I del
Convenio*

*Artículo 92,
apartado 1, letra
a), del CAU*

*Artículo 150 del
AE*

Podrá constituirse una garantía en forma de depósito en efectivo en la aduana de partida, de conformidad con las disposiciones en vigor en el país de partida, que se devolverá cuando se haya ultimado el régimen.

III.3.1.2. Devolución

En general, la aduana de partida será responsable de la devolución. La aduana deberá informar al titular del régimen de esta devolución en el momento de presentar el depósito en efectivo u otro medio equivalente de pago y preguntarle qué medio de devolución prefiere. Si el titular del régimen opta por una transferencia de dinero, la aduana de partida tomará nota de los datos de la cuenta bancaria del titular del régimen y le informará de que los costes de la transferencia correrán a cargo de dicho titular.

Si la garantía asume la forma de depósito en efectivo, las autoridades aduaneras no tendrán que pagar ningún interés.

III.3.2. Garantía individual en forma de compromiso suscrito por un fiador

*Artículo 20
del apéndice I del
Convenio*

Los compromisos otorgados por un fiador a efectos de una garantía individual se presentan y se aprueban en la aduana de garantía. Dicha aduana tendrá que registrarlos en el Sistema de Gestión de las Garantías (GUM). El GUM está vinculado al NCTS.

*Artículo 92 del
CAU*

En relación con cada compromiso suscrito por un fiador, la aduana de garantía comunicará al titular del régimen la siguiente información:

*Artículos 152 y 154
del AE*

- un número de referencia de la garantía (GRN);
- un código de acceso asociado a dicho número.

El titular del régimen no podrá modificar dicho código de acceso.

Cuando se presente una declaración en aduana, esta deberá contener dicho número y el correspondiente código de acceso. La aduana de partida verificará la existencia y la validez de la garantía en el sistema.

En caso de un procedimiento de continuidad de las actividades, el compromiso del fiador deberá presentarse en la aduana de partida. En los casos en que la aduana de garantía no sea la aduana de partida y, por lo tanto, haya conservado una copia del compromiso del fiador, la aduana de partida deberá informar a la aduana de garantía cuando haya devuelto el original del compromiso al titular del régimen.

El modelo de compromiso del fiador figura en el anexo C1 del apéndice III del Convenio/anexo 32-01 del AE. Sin embargo, cuando así lo exijan la práctica común o las disposiciones legislativas, reglamentarias o administrativas nacionales, cada país podrá permitir que el compromiso adopte la forma de un modelo distinto, siempre que surta idénticos efectos jurídicos que el modelo previsto en el anexo C1 o el anexo 32-01.

III.3.3. Garantía individual mediante títulos (TC32)

III.3.3.1. Responsabilidad y aprobación

*Artículo 21 del
apéndice I del
Convenio*

Los compromisos suscritos por un fiador a efectos de una garantía individual en forma de títulos (TC32) se presentan y se aprueban en la aduana de garantía. Se conservan en la aduana durante todo su período de validez. Por otra parte, dicha aduana tendrá que registrar

Artículos 160 y 161

los compromisos y los títulos en el GUM.

El compromiso no menciona un importe máximo de deuda. La aduana de garantía deberá asegurarse de que el fiador disponga de recursos financieros suficientes para pagar cualquier deuda (aduanera) que pueda originarse. En especial, la aduana podrá considerar la posibilidad de limitar el número de títulos expedidos por un fiador determinado.

El modelo de compromiso del fiador figura en el anexo C2 del apéndice III del Convenio/el anexo 32-02 del AE. Sin embargo, cuando así lo exijan la práctica común o las disposiciones legislativas, reglamentarias o administrativas nacionales, cada país podrá permitir que el compromiso adopte la forma de un modelo distinto, siempre que surta idénticos efectos jurídicos que el modelo previsto en el anexo C2 o el anexo 32-02.

III.3.3.2. Notificación

Cada país deberá informar a la Comisión Europea de los nombres y direcciones de los fiadores autorizados para emitir garantías individuales en forma de títulos.

La lista de fiadores autorizados figura en el anexo III.7.1.

En caso de revocación de la autorización, el país responsable de la aduana de garantía informará inmediatamente de ello a la Comisión e indicará la fecha en la que se haga efectiva.

La Comisión informará de ello a los demás países.

III.3.3.3. Títulos (TC32)

Los títulos son efectuados por un fiador y facilitados a las personas que pretenden ser titulares del régimen. El fiador puede combinar el título con un talón de control y, si procede, con un recibo.

La ausencia de la firma del titular del régimen en el título no afecta a su validez y la firma del fiador en el título no tiene que ser necesariamente manuscrita.

Cada título cubre un importe de 10 000 euros, de los que el fiador se hace responsable. El período de validez de un título será de un año a partir de la fecha de expedición.

Todos los títulos tienen que registrarse en el GUM y, en relación

con cada uno, la aduana de garantía comunicará al titular del régimen la siguiente información:

- un GRN;
- un código de acceso asociado a dicho número.

El titular del régimen no podrá modificar dicho código de acceso.

Cuando se presente una declaración de aduana, esta deberá contener dicho número y el código de acceso de cada título. La aduana de partida verificará la existencia y la validez de la garantía en el sistema.

Un declarante presenta en la aduana de partida una serie de títulos, cada uno de ellos correspondiente a un importe de 10 000 euros, para cubrir el importe de la deuda (aduanera) que pueda originarse [por ejemplo, si el importe de la deuda (aduanera) es de 8 000 euros, basta con un título, pero, si es de 33 000 euros, serán necesarios cuatro títulos].

En caso de un procedimiento de continuidad de las actividades, el título o los títulos deberán presentarse en la aduana de partida, que los conservará.

El modelo del título se corresponde con el recogido en el anexo C3 del apéndice III del Convenio/anexo 32-06 del AE.

OPERADORES ECONÓMICOS

El fiador consigna en el título TC32 la fecha en que concluirá su período de validez, que no podrá exceder de un año a partir de la fecha de expedición.

III.4. Garantía global y dispensa de garantía

III.4.1. Disposiciones generales

III.4.1.1. Introducción

Artículo 55, letra a), del apéndice I del Convenio

Artículo 89, apartado 5, y artículo 95 del CAU

Artículo 84 del AD

La utilización de una garantía global, de una garantía global con un importe reducido o de una dispensa de garantía es una simplificación concedida sobre la base de una autorización. Para beneficiarse de ella, el solicitante debe cumplimentar una solicitud y la autoridad competente debe conceder la autorización.

III.4.1.2. Condiciones generales

El solicitante debe cumplir las condiciones establecidas en los artículos 57 y 75 del apéndice I del Convenio/artículo 95 del CAU y en el artículo 84 del AD (para más información véanse las secciones VI.2.1 y VI.3.1).

III.4.1.3. Cálculo del importe de referencia

Artículo 74 del apéndice I del Convenio

Artículo 155 del AE

La utilización de una garantía global, de una garantía global con un importe reducido o de una dispensa de garantía se concede hasta un importe de referencia. Para proteger los intereses financieros de las Partes contratantes y atender las necesidades del titular del régimen, el importe de referencia debe calcularse con extremo cuidado.

El importe de referencia se corresponderá con el importe de la deuda (aduanera) que puede ser exigible en conexión con cada operación de tránsito común/de la Unión en relación con el cual se facilita la garantía, en el período que transcurra entre la inclusión de las mercancías en el régimen de tránsito común/de la Unión y el momento en que dicho régimen se ultima. Ese período deberá ser representativo de las operaciones de tránsito del titular del régimen. El cálculo del importe de referencia deberá incluir también el transporte de mercancías en períodos punta o las mercancías que regularmente no declara para el tránsito, a fin de cubrir todos los escenarios posibles.

Al objeto de dicho cálculo, deberán tenerse en cuenta los tipos

máximos de deuda (aduanera) aplicables a las mercancías del mismo tipo en el país de la aduana de garantía.

La aduana de garantía establecerá el importe de referencia en cooperación con el titular del régimen basándose en la información sobre las mercancías incluidas en el régimen de tránsito común/de la Unión en los doce meses precedentes y en una estimación del volumen de las operaciones previstas para el futuro. De acuerdo con el solicitante, la aduana de garantía podrá estimar el importe de referencia redondeando las sumas al alza para cubrir el montante requerido. Cuando esa información no esté disponible, el importe deberá fijarse en 10 000 euros para cada operación de tránsito.

La aduana de garantía examinará el importe de referencia por propia iniciativa o en razón de una solicitud del titular del régimen y, en su caso, lo ajustará.

III.4.1.4. Importe de la garantía

El importe de referencia de la garantía global será igual al importe máximo que figura en el compromiso del fiador que el solicitante presenta en la aduana de garantía para su aceptación.

III.4.1.5. Certificado de garantía

*Artículo 79
del apéndice I del
Convenio*

*Anexo 72-04 del
AE*

Las autoridades competentes expedirán un certificado al titular del régimen (certificado de garantía global TC31 y certificado de dispensa de garantía TC33). Para evitar la utilización abusiva de los certificados y de la garantía, las autoridades competentes únicamente expedirán certificados adicionales en casos justificados y en el número que el titular del régimen justifique (por ejemplo, en los casos en los que el titular del régimen presenta con regularidad declaraciones de tránsito en varias aduanas).

El certificado de garantía global y el certificado de dispensa de garantía solo se presentan en caso de procedimiento de continuidad de las actividades.

Los modelos de los certificados se establecen en los anexos C5 y C6 del apéndice III del Convenio/capítulos VI y VII del anexo 72-04 del AE).

Los certificados tienen una validez de dos años, pero se pueden

prorrogar por otros dos años (anexo 72-04 del AE, 19.3).

III.4.1.6. Obligaciones del titular del régimen y revisión del importe de referencia

*Artículo 74,
apartados 5 y 6,
del apéndice I del
Convenio*

El titular del régimen deberá garantizar que el importe pagadero o que pueda ser pagadero no supere el importe de referencia.

*Artículos 156 y 157
del AE*

El control del importe de referencia está garantizado mediante los sistemas (GUM y NCTS) para cada operación de tránsito común/de la Unión en el momento de incluir las mercancías en el régimen de tránsito común/de la Unión.

En caso de un procedimiento de continuidad de las actividades, las autoridades competentes precisarán en la autorización las modalidades de control. Podrán considerar las propuestas del titular del régimen al respecto. En todo caso, el método de control permitirá al titular del régimen determinar si la operación de tránsito que se va a solicitar superará el importe de referencia.

A este respecto, las autoridades competentes pueden requerir, concretamente, que el titular del régimen guarde un comprobante de cada declaración de tránsito presentada en el marco del procedimiento de continuidad de las actividades y del montante de los derechos de aduana y otros gravámenes, ya sea calculado o estimado. El titular del régimen puede controlar, en particular, si supera el importe de referencia deduciendo del mismo el montante de cada operación de tránsito en el momento en que se produce el levante de las mercancías para el tránsito. Posteriormente, añadirá ese montante al importe de referencia cuando reciba la información de que la operación de tránsito ha terminado. El titular del régimen podrá asumir que la operación ha terminado en la fecha en que las mercancías deben ser presentadas en la aduana de destino. El titular deberá rectificar sus cuentas retrospectivamente si se le comunicara que el régimen no se ha ultimado o ha terminado después del vencimiento del plazo establecido por la aduana de partida.

En los casos en que el titular del régimen determine que pudiera superar el importe de referencia, deberá tomar medidas con respecto a la autorización y, si fuera necesario, con respecto a futuras

operaciones de tránsito.

La autorización podrá ser revocada si el titular del régimen no informa a la aduana de garantía de que el importe de referencia se ha superado en el procedimiento de continuidad de las actividades.

III.4.1.7. Utilización de la garantía global

Artículo 76 del apéndice I del Convenio Los compromisos otorgados por un fiador a efectos de una garantía global se presentan y se aprueban en la aduana de garantía. Dicha aduana tendrá que registrar los compromisos en el sistema GUM.

Artículo 154 del AE En relación con cada compromiso suscrito por un fiador, la aduana de garantía comunicará al titular del régimen la siguiente información:

- un GRN;
- un código de acceso asociado a dicho número.

Prevía solicitud del titular del régimen, la aduana de garantía asignará uno o varios códigos de acceso adicionales a esta garantía para que pueda ser utilizada por dicho titular o sus representantes.

Cuando se presente una declaración de aduana, esta deberá contener dicho número y el correspondiente código de acceso. La aduana de partida verificará la existencia y la validez de la garantía en el sistema.

En caso de procedimiento de continuidad de las actividades, deberá presentarse un certificado de garantía global o un certificado de dispensa de garantía (para más información, véase la sección III.4.1.5).

El modelo de compromiso del fiador figura en el anexo C4 del apéndice III del Convenio/el anexo 32-03 del AE. Sin embargo, cuando así lo exijan la práctica común o las disposiciones legislativas, reglamentarias o administrativas nacionales, cada país podrá permitir que el compromiso adopte la forma de un modelo distinto, siempre que surta idénticos efectos jurídicos que el modelo previsto en el anexo C4 o el anexo 32-03.

III.4.1.8. Prohibición temporal relativa a la utilización de la garantía global

Artículo 77 del apéndice I del Convenio La utilización de una garantía global, de una garantía global con un importe reducido o de una dispensa de garantía se puede prohibir temporalmente en los siguientes casos:

- Anexo I del apéndice I del Convenio*
- en circunstancias especiales;
 - para las mercancías con respecto a las cuales se ha demostrado la existencia de un fraude a gran escala relacionado con el uso de la garantía.
- Artículo 96 del CAU*

En lo que se refiere al régimen de tránsito de la Unión, la decisión sobre su prohibición es adoptada por la Comisión Europea, y en relación con el régimen común de tránsito, por el Comité Mixto UE-PTC.

Las **circunstancias especiales** mencionadas anteriormente se refieren a situaciones en las que se ha constatado que una garantía global, una garantía global con un importe reducido o una dispensa de garantía ya no es suficiente para garantizar el pago, dentro del plazo establecido, de la deuda (aduanera) que se genera cuando determinadas mercancías son sustraídas al régimen de tránsito común/de la Unión. En un número considerable de casos ello ha afectado a más de un titular del régimen y ha puesto en riesgo el buen funcionamiento del régimen.

Por **fraude a gran escala** se entiende una situación en la que se establece que una garantía global, una garantía global con un importe reducido o una dispensa de garantía ya no es suficiente para garantizar el pago, dentro del plazo establecido, de la deuda (aduanera) que se genera cuando determinadas mercancías son sustraídas al régimen de tránsito común/de la Unión. Ante esta situación, debería tenerse en cuenta el volumen de las mercancías sustraídas y las circunstancias de su sustracción, en especial, si se derivan de actividades delictivas organizadas a escala internacional.

III.4.1.8.1. Garantía individual de uso múltiple (exclusivamente para países de tránsito común)

Anexo I del apéndice I del Convenio
Anexo A2 del apéndice III del Convenio

En caso de una prohibición temporal de la garantía global (incluida la reducción y la dispensa), los titulares del régimen de la garantía global pueden, previa solicitud, utilizar una garantía individual de uso múltiple, siempre que se cumplan las siguientes condiciones.

- La garantía individual deberá adoptar la forma de un documento de garantía específico que cubra solo los tipos de mercancías a los que se refiere la decisión de la prohibición.
- Dicha garantía individual solamente podrá utilizarse en la aduana de partida identificada en el documento de fianza.
- La garantía individual podrá utilizarse para cubrir varias operaciones, simultáneas o sucesivas, siempre que el importe total correspondiente a las operaciones que ampara y cuyo régimen no se haya ultimado no supere el importe de referencia de la garantía individual. En ese caso, la aduana de garantía asigna un código de acceso inicial para la garantía al

titular del régimen. El titular del régimen puede asignar uno o varios códigos de acceso a esta garantía para que pueda ser utilizada por él mismo o sus representantes.

- La ultimación del régimen de una operación de tránsito cubierta por la garantía individual dará lugar a la liberación del importe correspondiente a la operación en cuestión, el cual podrá reutilizarse para cubrir otra operación, dentro del límite del importe de la garantía.

La garantía individual de uso múltiple solo es aplicable a las operaciones de tránsito común iniciadas en países de tránsito común en la aduana de partida o por expedidores autorizados. No se puede utilizar para las operaciones de tránsito de la Unión iniciadas en la UE.

Deberá indicarse el código «9» en una declaración de tránsito como código de la garantía. Este código no existe en la legislación de la UE.

III.4.1.8.2. Excepción de la decisión que prohíbe temporalmente la utilización de la garantía global o de la garantía global con un importe reducido (incluida la dispensa)

A pesar de la decisión sobre la prohibición temporal del uso de la garantía global o de la garantía global con un importe reducido (incluida una dispensa de garantía), se puede autorizar el uso de dicha garantía si el titular del régimen cumple los siguientes criterios:

- puede demostrar que no se ha originado ninguna deuda (aduanera) con respecto a las mercancías en cuestión durante la operación de tránsito común/de la Unión que ha llevado a cabo en los dos años anteriores a la decisión sobre la prohibición; o si, pese a que la deuda (aduanera) se ha originado durante dicho período, puede demostrar que dichas deudas han sido pagadas en su totalidad por el deudor o los deudores o por el fiador en el plazo establecido;
- demuestra un alto nivel de control de sus operaciones y del flujo de mercancías mediante un sistema de gestión de los registros comerciales y de transporte que permite efectuar controles aduaneros adecuados;
- su solvencia financiera se considera acreditada al gozar de una buena situación financiera que le permite cumplir sus compromisos, teniendo debidamente en cuenta las características del tipo de actividad de que se trate.

Estos usos excepcionales de la garantía global se refieren tanto a las operaciones de tránsito común como de la Unión.

En caso de procedimiento de continuidad de las actividades, deberá indicarse en la casilla 8 del Certificado de Garantía TC31 la mención: «UTILIZACIÓN NO LIMITADA – 99209». En el anexo B6 del apéndice III del Convenio/apéndice D1 del anexo 9 del ADT se incluyen todas las versiones lingüísticas de dicha mención.

III.4.1.9. Anulación y revocación de la autorización

*Artículo 80 del
apéndice I del
Convenio*

*Artículos 27 y 28
del CAU*

En caso de anulación o revocación de la autorización, los certificados expedidos anteriormente no podrán utilizarse para incluir mercancías en el régimen de tránsito común/de la Unión y serán devueltos sin demora por el titular del régimen a la aduana de garantía.

El país responsable de la aduana de garantía enviará a la Comisión los medios que permitan identificar los certificados que siguen siendo válidos pero aún no se han devuelto.

La Comisión informará de ello a los demás países.

Para más información, véase la parte VI.2.3.

III.4.2. Reducción del importe de la garantía y dispensa de garantía

III.4.2.1. Introducción

El importe máximo de garantía, que, en principio, equivale al importe de referencia, puede reducirse cuando el titular del régimen satisfaga determinados criterios de fiabilidad. El importe puede reducirse al 50 % o 30 % del importe de referencia o puede concederse una dispensa de garantía.

III.4.2.2. Criterios de la reducción

Para más información, véase la parte VI.3.1.

III.5. Instrucciones nacionales específicas (reservado)

III.6. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas

III.7. Anexos

III.7.1. Lista de fiadores autorizados para emitir títulos de garantía individual TC32

Para consultar la versión más reciente de esta lista, haga clic en uno de los siguientes enlaces:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

III.7.2. Lista de vías navegables

Alemania	Todas las vías navegables que enlazan con el Rin, incluido el «canal Main-Donau», excepto el Danubio y las vías navegables del Danubio.
Bélgica	a) Canal de Terneuzen b) El Escalda hasta Amberes c) Los canales que unen Smeermaas o Petit-Lanaye y Lieja d) El nuevo canal Escalda-Rin desde el puerto de Amberes hasta Krammer, en los Países Bajos, pasando por el Escalda oriental, el Eendracht, el Slaakdam y el Prins Hendrikpolder e) Canal Albert f) Canal de Willebroek
Francia	a) El Gran Canal de Alsacia b) El tramo del Mosela entre Apach y Neuves-Maisons c) Los niveles de Marckolsheim, Rhinau, Gerstheim, Estrasburgo y Gamsheim en la ribera francesa del Rin entre Kembs y Vogelgrun
Luxemburgo	La parte canalizada del Mosela entre la esclusa de Apach-Schengen y Wasserbillig
Países Bajos	1. Vías navegables del Rin en sentido estricto: a) Conexión Lobith-Ámsterdam: — Rin, Waal, canal Ámsterdam - Rin b) Conexión Lobith - territorio del puerto de Róterdam: — Rin, Waal, Merwede, Noord, Nuevo Mosa, Nieuwe Waterweg — Rin, Lek, Nuevo Mosa, Nieuwe Waterweg c) Conexión Lobith - Dordrecht - Hansweert - Amberes: - Rin, Waal, Merwede, Dordtse Kil o Nieuwe Merwede, Hollands Diep, Volkerak, Krammer, Zijpe, Mastgat,

	Keeten, Oosterschelde (canal del Escalda oriental), vía Zuid-Beveland, Westerschelde (Escalda occidental), Escalda d) Conexión Lobith - Dordrecht - Hansweert - Gante: Rin, Waal, Merwede, Dordtse Kil o Nieuwe Merwede, Hollands Diep, Volkerak, Krammer, Zijpe, Mastgat, Keeten, Oosterschelde (Escalda oriental), canal Zuid-Beveland, Westerschelde (Escalda occidental), canal de Terneuzen e) Conexión Lobith - De Kempen - Smeermaas o St. Pieter: todas las vías navegables habituales entre estos lugares y las confluencias con las vías fluviales siguientes: Rin, Waal, Juliana-kanaal, Dieze, Zuid-Willemsvaart, canal Wessem-Nederweert. 2. Se considerará que los siguientes buques utilizan las vías navegables del Rin: — los buques procedentes del Rin con destino a Amberes o Gante, o — los buques procedentes de Amberes o Gante que deban abandonar los Países Bajos por el Rin cuando pasen a través del puerto de Róterdam para transbordar mercancías en tránsito que se encuentren al amparo del Manifiesto Renano o para recoger mercancías que deban abandonar los Países Bajos por las vías del Rin que conduzcan a Amberes o a Gante a través de ese río. 3. En la práctica, la vía navegable que existe desde 1975 y llega hasta Amberes por las esclusas de Kreekrak se considera también una vía navegable renana.
Suiza	El Rin hasta Basilea

PARTE IV. RÉGIMEN DE TRÁNSITO ORDINARIO A TRAVÉS DEL NCTS (NUEVO SISTEMA DE TRÁNSITO INFORMATIZADO)

Esta parte describe el régimen de tránsito ordinario, aplicado a través del Nuevo Sistema de Tránsito Informatizado (NCTS).

Nota: en la parte V se describe el procedimiento de continuidad de las actividades en caso de que no pueda utilizarse el NCTS.

El capítulo IV.1 trata del procedimiento de la declaración de tránsito ordinaria.

El capítulo IV.2 describe los trámites en la aduana de partida.

El capítulo IV.3 aborda los trámites e incidencias durante el transporte.

El capítulo IV.4 describe los trámites en la aduana de destino.

El capítulo IV.5 está dedicado a Andorra, San Marino y los territorios fiscales especiales.

Nota:

El presente texto no sustituye a las guías o ayudas técnicas sobre el uso de las aplicaciones técnicas y los programas informáticos correspondientes al NCTS (FTSS + DDNTA).

CAPÍTULO 1. LA DECLARACIÓN DE TRÁNSITO ORDINARIA

IV.1.1. Introducción

El presente capítulo describe el régimen de tránsito ordinario aplicado a través del NCTS.

El apartado IV.1.2 presenta los aspectos teóricos generales y la legislación relativa al régimen de tránsito ordinario.

El apartado IV.1.3 describe cómo utilizar el NCTS.

El apartado IV.1.4 aborda la carga de las mercancías y la cumplimentación de la declaración de tránsito.

El apartado IV.1.5 trata de las situaciones específicas.

El apartado IV.1.6 recoge las excepciones a las normas generales.

El apartado IV.1.7 está reservado a las instrucciones nacionales específicas.

El apartado IV.1.8 está reservado para uso exclusivo de las administraciones aduaneras.

En el apartado IV.1.9 figura el anexo del capítulo 1.

IV.1.2. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente

Las fuentes legislativas son:

- artículo 3, letras c), d) y e), del apéndice I del Convenio;
- título I del apéndice III del Convenio;
- anexos A1 y A2 del apéndice III del Convenio;
- artículo 5, apartado 12; artículo 6, apartado 1; y artículos 158, 162, 163 y 170 a 174 del CAU;
- artículos 143 y 148 del AD;
- artículos 294 y 296 del AE;
- apéndices D1, D2, F1, F2, G1 y G2 del anexo 9 del ADT.

IV.1.3. El NCTS

IV.1.3.1. Organización del NCTS

El NCTS es un sistema de tránsito informatizado para el intercambio de mensajes electrónicos. Estos mensajes sustituyen a los diversos documentos en papel y determinados trámites del sistema de tránsito.

El intercambio de mensajes electrónicos se produce en tres niveles:

- entre los operadores económicos y las aduanas («dominio externo»);
- entre las aduanas de un país («dominio nacional»);
- entre las diferentes administraciones de aduanas nacionales y entre estas y la Comisión («dominio común»).

Los principales elementos y mensajes utilizados en las operaciones del NCTS son los siguientes:

- la declaración de tránsito, que se presenta en formato electrónico – el mensaje «Datos de la declaración» (IE015);
- el número de referencia maestro (NRM), que es un número de registro único que la autoridad competente asigna a una declaración de tránsito y queda impreso en el documento de acompañamiento de tránsito (DAT)/documento de acompañamiento de tránsito/seguridad (DATS) y en la lista de artículos (LdA)/lista de artículos de tránsito/seguridad (LdATS), a fin de identificar la operación de tránsito;
- el DAT/DATS, que se imprime en la aduana de partida o en las instalaciones del operador después de que las mercancías se liberan para el tránsito y que acompaña a las mercancías desde la partida al destino;
- el mensaje «Aviso anticipado de llegada – AAR» (IE001), enviado por la aduana de partida a la aduana de destino declarada indicada en la declaración;
- el mensaje «Aviso anticipado de tránsito – ATR» (IE050), enviado por la aduana de partida a la(s) aduana(s) de paso declarada(s) para notificarle(s) con antelación que las mercancías van a cruzar la frontera;
- el mensaje «Notificación de paso de frontera – NCF» (IE118), enviado por la aduana de paso efectiva a la de partida para notificar el paso de las mercancías;
- el mensaje «Aviso de llegada – AA» (IE006), enviado por la aduana de destino efectiva a la aduana de partida a la llegada

- de las mercancías;
- el mensaje «Resultados del control en destino» (IE018), enviado por la aduana de destino efectiva a la aduana de partida (tras verificar las mercancías cuando es necesario).

IV.1.3.2. Alcance del NCTS

El NCTS se aplica a todas las operaciones de tránsito común/de la Unión con independencia de cuál sea el medio de transporte utilizado, exceptuados los procedimientos de tránsito en los que sirve como declaración de tránsito un documento comercial (por ejemplo, los procedimientos de tránsito del transporte aéreo, marítimo o ferroviario, en los que sirven de declaración de tránsito los documentos de transporte aéreo/marítimo o la carta de porte CIM).

IV.1.3.3. Acceso de los operadores al NCTS

En general, los operadores económicos pueden acceder al NCTS de las siguientes maneras:

- introducción directa de los datos por parte del operador (incluida la introducción a través de un sitio de internet de la aduana);
- intercambio electrónico de datos (EDI, por sus siglas en inglés);
- introducción de datos en la aduana.

Para mayor información a este respecto, puede dirigirse a las autoridades aduaneras nacionales.

IV.1.4. Procedimiento de declaración

En el presente apartado se facilita la siguiente información:

- carga de las mercancías (apartado IV.1.4.1);
- declaración de tránsito (apartado IV.1.4.2).

IV.1.4.1. Carga

*Artículo 24
del apéndice I
del Convenio*

Artículo 296 del

Una declaración de tránsito abarcará solo mercancías incluidas en el régimen de tránsito común/de la Unión que circulen o vayan a circular desde una única aduana de partida hasta una única aduana de destino en un único medio de transporte, en un contenedor o en un

bulto (por ejemplo, ocho bultos cargados en un remolque).

No obstante, una declaración de tránsito podrá incluir mercancías que circulen o vayan a circular desde una única aduana de partida hasta una única aduana de destino en más de un contenedor o en más de un bulto siempre que dichos contenedores o bultos se carguen en un único medio de transporte.

Se considerará que constituyen un único medio de transporte, siempre que las mercancías transportadas se expidan conjuntamente:

- un vehículo de transporte por carretera acompañado de su(s) remolque(s) o semirremolque(s);
- una composición de coches o de vagones de ferrocarril;
- los buques que constituyan un conjunto único.

En caso de que un envío se fraccione en dos medios de transporte, será necesaria una declaración de tránsito distinta para cada uno de ellos, aunque todas las mercancías se conduzcan de la misma aduana de partida a la misma aduana de destino.

Por otro lado, se podrá utilizar un único medio de transporte para cargar mercancías en varias aduanas de partida y descargarlas en varias aduanas de destino.

Cuando las mercancías se carguen en un único medio de transporte en más de una aduana de partida, se presentarán declaraciones de tránsito separadas para cada uno de los envíos en cada aduana de partida, con el fin de cubrir las mercancías cargadas en cada una de ellas.

Ejemplo 1:

En la aduana de partida A, se cargan en un camión tres bultos cubiertos por una declaración de tránsito que deberán entregarse en la aduana de destino C. En la siguiente aduana de partida B, se añaden cinco bultos que se cargan en el mismo camión y que también se han de entregar en la misma aduana de destino C. Estos cinco bultos deberán estar cubiertos por una nueva declaración de tránsito.

Sin perjuicio de las disposiciones del artículo 7, apartado 3, del Convenio, se podrán expedir varias declaraciones de tránsito al mismo titular del régimen para las mercancías transportadas en un único medio de transporte dirigidas al mismo destino o a varios destinos. Por cada una de dichas declaraciones se deberá aportar una

garantía.

Ejemplo 2:

En la aduana de partida A se cargan en un camión dos bultos cubiertos por una declaración de tránsito con destino a la aduana de destino C y tres bultos cubiertos por otra declaración de tránsito con destino a la aduana de destino D. En las aduanas de destino (C y D) los bultos se descargan y las operaciones de tránsito finalizan.

IV.1.4.2. Declaración de tránsito (IE015)

IV.1.4.2.1. Impreso y forma de cumplimentar la declaración de tránsito

*Anexos A1 y B1 del
apéndice III
del Convenio*

*Artículo 5,
apartado 12, del
CAU*

Cabe destacar que el término «**declaración de tránsito**» tiene dos acepciones. En primer lugar, se entiende por «declaración de tránsito» la declaración por la cual una persona manifiesta, en la debida forma y con arreglo a los procedimientos establecidos, su voluntad de incluir una mercancía en el régimen de tránsito. En segundo lugar, se trata de los datos utilizados como declaración de tránsito, es decir, el mensaje «Datos de la declaración» (IE015) y la copia de dicha declaración en forma de DAT. En los capítulos siguientes, el término «declaración de tránsito» se utilizará en su primera acepción.

Deberán facilitarse los datos a que se refiere el anexo A1 del apéndice III del Convenio/apéndice C2 del anexo 9 del ADT.

Para presentar una declaración de tránsito deben consignarse todos los datos obligatorios (IE015).

La declaración de tránsito deberá redactarse en uno de los idiomas oficiales de las Partes contratantes aceptable por las autoridades competentes del país de partida.

Es importante que los operadores económicos cumplimenten correctamente la declaración de tránsito a fin de que el NCTS no la rechace.

Si el NCTS rechaza una declaración de tránsito, se notificarán al declarante las razones de ello y se le permitirá introducir las correcciones necesarias en la declaración o presentar una nueva declaración.

Toda operación de tránsito podrá referirse como máximo a 999

partidas de mercancías. Cada partida de una declaración se registrará en el NCTS y se imprimirá en el DAT o la LdA. Se imprimirá una LdA cuando la declaración de tránsito se refiera a más de una partida. Esta lista se adjuntará al DAT, que contiene una referencia a dicha lista en la casilla 31. El modelo de DAT y las correspondientes notas figuran en los anexos A3-A4 del apéndice III del Convenio/apéndice F1 del anexo 9 del ADT. El modelo de LdA y sus notas figuran en los anexos A5-A6 del apéndice III del Convenio/apéndice F2 del anexo 9 del ADT.

IV.1.4.2.2. Envíos mixtos

*Artículo 28 del
apéndice I
del Convenio*

*Artículo 294 del
AE*

*Apéndice D1 del
anexo 9 del ADT*

Anexo B del AE

Generalmente, los envíos mixtos compuestos por mercancías no pertenecientes a la Unión que circulan al amparo del procedimiento de tránsito T1 y por mercancías de la Unión que circulan al amparo del procedimiento de tránsito T2/T2F están cubiertos por una única declaración de tránsito, que se adjuntará al DAT junto con la LdA. El DAT aporta información y un resumen de la LdA utilizada para las mercancías con distintos estatutos.

Como alternativa, pueden presentarse declaraciones de tránsito separadas (por ejemplo, una declaración de tránsito T1 para las mercancías no pertenecientes a la Unión y una declaración de tránsito T2 o T2F para las mercancías de la Unión).

Nota: puede suceder que mercancías de la Unión no incluidas en el régimen de tránsito (y que circulen por el territorio aduanero de la Unión) se transporten en los mismos medios que las mercancías incluidas en el régimen de tránsito. En tal caso, la declaración de tránsito solo incluirá las mercancías sujetas al régimen de tránsito.

OPERADORES ECONÓMICOS

En los envíos mixtos, se indica el código «T-» en la declaración para indicar el tipo de declaración, referido al conjunto de esta. El tipo de declaración de cada artículo (T1, T2, T2F) se registra en el NCTS para cada partida y se imprime en la LdA.

IV.1.4.2.3. Presentación de la declaración de tránsito

La presentación de la declaración de tránsito (IE015) mediante

procedimientos informáticos de tratamiento de datos compromete la responsabilidad del titular del procedimiento con respecto a:

- a) la exactitud de la información que figura en la solicitud;
- b) la autenticidad de los documentos adjuntos;
- c) el cumplimiento de todas las obligaciones asociadas a la inclusión de las mercancías en el régimen de tránsito común/de la Unión.

La autenticación de la declaración estará sujeta a las normas que rijan en el país de partida.

OPERADORES ECONÓMICOS

El titular del régimen consultará a las autoridades aduaneras cómo debe autenticarse una declaración de tránsito presentada en formato electrónico.

IV.1.4.2.4. Declaración de tránsito/seguridad

Artículos 127 y 128 del CAU Antes de que las mercancías lleguen al territorio aduanero de la Unión, habrá que presentar una declaración sumaria de entrada (DSE) en la aduana de primera entrada.

Artículos 104 y 105 a 109 del AD A continuación, la aduana garantiza que, sobre la base de dicha declaración, se efectúa una evaluación de riesgo de la operación evaluando los datos a la luz de los criterios de riesgo.

Artículo 182 del AE Los plazos de presentación de la DSE están directamente relacionados con el modo de transporte y son los siguientes:

Artículo 106, apartado 3, modificado por el ADT a) transporte por carretera: a más tardar, una hora antes de la llegada;

- b) ferrocarril:
- cuando el viaje en ferrocarril desde la última estación de tren situada en un tercer país hasta la aduana de primera entrada dure menos de dos horas: una hora antes de la llegada a más tardar;
 - en todos los demás casos: a más tardar, dos horas antes de la llegada.

- c) vías navegables interiores: a más tardar, dos horas antes de la llegada;
- d) cargamento marítimo en contenedores: a más tardar, veinticuatro horas antes de la carga en el puerto de partida;
- e) cargamento marítimo a granel/a granel en contenedores: a más tardar, cuatro horas antes de la llegada;
- f) en caso de mercancías procedentes de:
 - Groenlandia,
 - las Islas Feroe,
 - Islandia,
 - puertos del mar Báltico, el mar del Norte, el mar Negro y el mar Mediterráneo;
 - todos los puertos de Marruecos:a más tardar, dos horas antes de la llegada;
- g) para la circulación de mercancías entre un territorio situado fuera del territorio aduanero de la Unión y los departamentos franceses de ultramar, las Azores, Madeira o las Islas Canarias, cuando la duración del trayecto sea inferior a veinticuatro horas: a más tardar, dos horas antes de la llegada;
- h) para el transporte aéreo, los plazos son los siguientes:
 - para los vuelos de una duración inferior a cuatro horas: a más tardar en el momento de la salida efectiva de la aeronave;
 - para los demás vuelos: a más tardar, cuatro horas antes de la llegada.

La DSE no será necesaria:

- a) respecto de las mercancías enumeradas en el artículo 104 del AD;
- b) si existen acuerdos internacionales entre la Unión y terceros países que establecen el reconocimiento de los controles de seguridad y protección llevados a cabo en dichos países en calidad de países de exportación de conformidad con el artículo 127, apartado 2, letra b), del CAU. Ello afecta a los siguientes países: Noruega, Suiza, Liechtenstein, Andorra y San Marino.

La DSE será presentada por el transportista o, independientemente de la obligación del transportista, por las siguientes personas:

- a) el importador o destinatario o cualquier otra persona en cuyo nombre o por cuya cuenta actúe el transportista; o
- b) cualquier persona que esté en condiciones de presentar o de disponer que se presenten las mercancías de que se trate ante la aduana de entrada.

La DSE se presentará electrónicamente utilizando el Sistema de Control de las Importaciones.

Alternativamente se podrá utilizar el NCTS siempre que:

- a) un procedimiento de tránsito se inicie en la frontera exterior de la Unión en la entrada;
- b) los datos incluyan la información solicitada para una determinada DSE.

En este caso, en la aduana de entrada —que es también la aduana de partida— se presentará la declaración de tránsito/seguridad (IE015) con los datos de tránsito y los datos de seguridad y protección. Tras la evaluación de riesgos y el levante de las mercancías para el tránsito, se imprimirá el DATS y la LdATS. Los modelos de DATS y de LdATS figuran en los apéndices G1 y G2 del anexo 9 del ADT.

Todas las referencias al DAT y a la LdA se aplican asimismo al DATS y la LdATS.

IV.1.5. Situaciones específicas

IV.1.5.1. Acuerdos entre la Unión y otros países sobre los datos relacionados con la seguridad y la protección

Los países de tránsito común, excepto Noruega, Suiza y Liechtenstein, no han celebrado acuerdos específicos con la Unión en relación con el reconocimiento de los controles de seguridad y protección llevados a cabo en dichos países en calidad de países de exportación.

Esto significa que, cuando las mercancías entran en el territorio aduanero de la Unión procedentes de países que no han celebrado acuerdos específicos con la Unión, los operadores económicos tienen que presentar una DSE de conformidad con la legislación aduanera de la Unión. Para ello pueden:

- utilizar el Sistema de Control de las Importaciones para presentar la DSE; o
- beneficiarse del NCTS, donde pueden incluir los datos sobre la protección y la seguridad en una declaración de tránsito.

Para acogerse a la segunda opción, deberán cumplirse las siguientes condiciones:

- el NCTS en esos países deberá aceptar una declaración presentada por los operadores económicos que contenga los datos de tránsito y los datos de la DSE;
- el DATS y la LdATS deberán imprimirse como equivalentes al DAT y a la LdA;
- el NCTS en esos países deberá poder recibir y enviar datos de la DSE junto con datos de tránsito a los países de la UE y otras Partes contratantes y recibir asimismo datos de la DSE transmitidos desde los países de la UE y otras Partes contratantes a dichos países (actuando como país de tránsito y de destino);
- los países de la UE reconocerán y aceptarán estos datos de la declaración de tránsito común a los efectos tanto del procedimiento de tránsito común como de los datos de la DSE, sin modificación legal o ampliación alguna del ámbito del Convenio, sobre la base de las disposiciones pertinentes del CAU;
- otras Partes contratantes reconocerán los datos de tránsito y los datos de la DSE, así como el DATS y la LdATS, cuando se presenten en una de sus aduanas, como equivalentes a un DAT y a una LdA, siempre que contengan todos los datos de tránsito necesarios.

IV.1.5.2. Normas aplicables a las mercancías provistas de envases

En caso de mercancías provistas de envases, serán aplicables las siguientes normas:

- a) Mercancías no pertenecientes a la Unión cuyos envases no tengan estatuto de la Unión

Deberá cumplimentarse un único documento T1 para las mercancías y sus envases.

- b) Mercancías no pertenecientes a la Unión cuyos envases tengan estatuto de la Unión

En todos los casos, se cumplimentará un único documento T1 para las mercancías y sus envases.

- c) Mercancías de la Unión a que se refiere el artículo 189 del AD y cuyos envases no tengan estatuto de la Unión

Deberá cumplimentarse un único documento T1 para las mercancías y sus envases.

No obstante, cuando dichas mercancías se despachen a libre práctica en lugar de exportarse desde el territorio aduanero especificado, el estatuto aduanero de mercancías de la Unión solo podrá aplicárseles previa presentación de un documento T2L expedido *a posteriori*.

Al margen de la posible necesidad de reembolsar la restitución por exportación de productos agrarios, el mencionado documento T2L solo podrá obtenerse previo pago de los derechos aduaneros aplicables a los envases.

- d) Mercancías de la Unión provistas de envases que no tengan estatuto de la Unión exportadas desde el territorio aduanero de la UE a un tercer país que no sea un país de tránsito común

Deberá cumplimentarse una declaración T1 por los envases, a fin de evitar que, en caso de que los envases se despachen a libre práctica, no se puedan beneficiar del estatuto aduanero de mercancías de la Unión. Dicho documento deberá llevar una de las menciones siguientes:

BG	Общностни стоки
CS	zboží Unie
DA	fælleskabsvarer
DE	Unionswaren
EE	Ühenduse kaup
EL	κοινοτικά εμπορεύματα
ES	mercancías comunitarias
FR	marchandises communautaires
IT	merci unionali
LV	Savienības preces
LT	Bendrijos prekės
HU	közösségi áruk
MT	Merkanzija Komunitarja
NL	communautaire goederen
PL	towary unijne
PT	mercadorias comunitárias
RO	Mărfuri unionale
SI	skupnostno blago
SK	Tovar Únie
FI	unionitavaroita
SV	gemenskapsvaror

EN	Union goods
HR	Roba Unije

- e) Mercancías de la Unión provistas de envases que no tengan estatuto de la Unión exportadas desde el territorio aduanero de la UE a un país de tránsito común

Deberá cumplimentarse un único documento T1 para las mercancías y sus envases. El documento llevará las menciones «mercancías comunitarias», como se indica más arriba, y «envases T1», como se indica más adelante.

Expedidas a otro Estado miembro en el supuesto a que se refiere el artículo 227 del CAU.

Deberá cumplimentarse un único documento T2 para las mercancías y sus envases previo pago del derecho de aduana aplicable a los envases.

En caso de que el interesado no desee pagar los derechos de aduana correspondientes a los envases, el documento T2 deberá llevar una de las menciones siguientes:

BG	T1 колети
CS	obal T1
DA	T1 emballager
DE	T1-Umschließungen
EE	T1-pakend
EL	συσκευασία T1
ES	envases T1
FR	emballages T1
IT	imballaggi T1
LV	T1 iepakojums
LT	T1 pakuotė
HU	T1 göngyölegék
MT	Ippakkjar T1
NL	T1-verpakkingsmiddelen
PL	opakowania T1
PT	embalagens T1
RO	Ambalaje T1
SI	pakiranje T1
SK	Obal T1
FI	T1-pakkaus
SV	T1-förpackning
EN	T1 packaging
HR	T1 pakiranje

f) Envío mixto

- 1) Envíos que incluyan en un único envase mercancías sujetas al procedimiento T1 y mercancías sujetas al procedimiento T2.

Deberán redactarse declaraciones separadas según el estatuto de las mercancías. En la casilla 31, deberán indicarse las cantidades de envíos fraccionados y, en la parte superior de esta casilla, la designación y los números de los demás documentos cumplimentados para los envíos mixtos considerados. Las declaraciones deberán llevar una de las menciones siguientes:

BG	Общностни колетни
CS	obal Unie
DA	fælleskabsemballager
DE	gemeinschaftliche Umschließungen
EE	Ühenduse pakend
EL	κοινοτική συσκευασία
ES	envases comunitarios
FR	emballages communautaires
IT	imballaggi unionali
LV	Savienības iepakojums
LT	Bendrijos pakuotė
HU	közösségi göngyöleg
MT	Ippakkjar Komunitarju
NL	communautaire verpakkingsmiddelen
PL	opakowania unijne
PT	embalagens comunitárias
RO	Ambalaje unionale
SI	skupnostno pakiranje
SK	Obal Únie
FI	yhteisöpakkaus
SV	gemenskapsförpackning
EN	Union packaging
HR	Pakiranje Unije

En caso de que el envío mixto esté provisto de un envase T1, deberá redactarse un único documento T1 para las mercancías y sus envases.

- 2) Envíos mixtos que incluyan en un único envase mercancías sujetas al procedimiento T1 y mercancías no cubiertas por el régimen de tránsito.

Deberá redactarse una única declaración. En la casilla 31, deberán indicarse las cantidades y la naturaleza de las

mercancías de los envíos fraccionados que se acojan al procedimiento T1, junto con una de las menciones siguientes:

BG	Стоки не обхванати от транзитен режим
CS	zboží není v režimu tranzitu
DA	varer ikke omfattet af forsendelsesprocedure
DE	nicht im Versandverfahren befindliche Waren
EE	Kaubad ei ole transiidi protseduuril
EL	Εμπορεύματα εκτός διαδικασίας διαμετακόμισης
ES	mercancías fuera del procedimiento de tránsito
FR	marchandises hors procédure de transit
IT	merci non vincolate ad una procedura di transito
LV	Precēm nav piemērota tranzīta procedūra
LT	Prekės, kurioms neišforminta tranzito procedūra
HU	nem továbbítási eljárás alá tartozó áruk
MT	Merkanzija mhux koperta bi procedura ta' transitu
NL	geen douanevervoer
PL	towary nieprzewożone w procedurze tranzytu
PT	mercadorias não cobertas por um procedimento de trânsito
RO	Mărfuri neplasate în regim de tranzit
SI	blago, ki ni krito s tranzitnim postopkom
SK	Tovar nie je v tranzitnom režime
FI	tavaroita, jotka eivät sisälly passitusmenettelyyn
SV	varor ej under transitering
EN	goods not covered by a transit procedure
HR	Roba koja nije u postupku provoza

IV.1.5.3. Mercancías que lleven consigo los viajeros o que se encuentren en su equipaje

Artículo 210 del AE Las Administraciones tienen la obligación de aplicar lo dispuesto en el artículo 210 del AE (acreditación del estatuto aduanero de mercancías de la Unión) en caso de mercancías que lleven consigo los viajeros o que se encuentren en sus equipajes y que no estén destinadas a fines comerciales.

No obstante, al entrar en el territorio aduanero de la Unión, los viajeros procedentes de terceros países podrán declarar las mercancías al amparo del régimen de tránsito de la Unión.

IV.1.5.4. Transporte de mercancías de la Unión que tengan como destino un país de tránsito, procedan del mismo o lo atraviesen

Cuando se transporten mercancías de la Unión que tengan como destino o atraviesen uno o varios países de tránsito, conviene observar las normas siguientes, con el fin de garantizar el paso rápido de las fronteras:

- a) Cuando las mercancías circulen entre dos puntos situados en territorio aduanero de la Unión atravesando el territorio de uno o varios países de tránsito común o cuando se transporten desde el territorio aduanero de la Unión con destino al territorio de un país de tránsito común, procede incluirlas en el régimen de tránsito de la Unión o común en la aduana competente del lugar donde esté establecido el titular del régimen, en el lugar en el que sean cargadas para su transporte en régimen de tránsito de la Unión o común o, en última instancia, antes de la zona fronteriza común entre la Unión y el país de tránsito común, a fin de evitar retrasos en el paso de la frontera. Se recomienda asimismo ultimar, en la medida de lo posible, las operaciones de tránsito de la Unión o común fuera de la zona fronteriza entre la Unión y el país de tránsito común.
- b) Las autoridades competentes de los Estados miembros y de los países de tránsito común se cerciorarán de que se informe por vía oficial de las disposiciones aplicables a los operadores económicos afectados y de que estos tengan conocimiento de las ventajas que reporta la aplicación de lo dispuesto en la letra a), a fin de evitar, en lo posible, todo problema de orden práctico en las fronteras entre la Unión y los países de tránsito común.

Tránsito a través del territorio de un país de tránsito común

Artículo 189 del AD La circulación de mercancías de la Unión entre dos puntos situados en la Unión a través de un país de tránsito común puede efectuarse al amparo del régimen de tránsito T2, T2F o T1 (véase la parte I, apartado 4.1.2.1).

Circulación de mercancías de la Unión con destino a un país de tránsito común

Cuando las mercancías de la Unión se exporten desde el territorio aduanero de la Unión a un país de tránsito común y se inicie en la Unión un régimen de tránsito tras la exportación, las mercancías

estarán cubiertas por un régimen de tránsito interno de la Unión (T2) dentro de la Unión y, posteriormente, dicho régimen continuará como régimen de tránsito común en los países de tránsito común.

Sin embargo, en casos excepcionales, se aplicará un régimen de tránsito externo de la Unión (T1) si un procedimiento de tránsito es posterior a la exportación y continúa como régimen de tránsito común en los países de tránsito común. Estos casos son los siguientes:

- a) cuando las mercancías de la Unión sean objeto de formalidades aduaneras de exportación con vistas a la concesión de restituciones a la exportación a terceros países en el marco de la política agrícola común;
- b) cuando las mercancías de la Unión procedan de las existencias de intervención, estén sometidas a medidas de control en cuanto a su utilización o destino y hayan sido objeto de formalidades aduaneras de exportación a terceros países en el marco de la política agrícola común;
- c) cuando las mercancías de la Unión puedan optar a la devolución o a la condonación de los derechos de importación a condición de que estén incluidas en el régimen de tránsito externo de conformidad con el artículo 118, apartado 4, del CAU;
- d) cuando se exporten las mercancías de la Unión a que se refiere el artículo 1 de la Directiva 2008/118/CE (véase la nota a pie de página n.º 9); reexpedición de mercancías de la Unión desde un país de tránsito común:
 - i) Las mercancías de la Unión introducidas en el territorio de un país de tránsito común al amparo del régimen T2 podrán ser reexpedidas bajo el mismo régimen siempre que:
 - hayan permanecido bajo el control de las autoridades aduaneras de ese país a fin de garantizar que no haya alteración de su identidad o integridad;
 - no hayan sido incluidas, en ese país de tránsito común, en un régimen aduanero distinto de tránsito o de depósito (*), excepto cuando hayan sido importadas temporalmente para ser exhibidas en una

exposición o un evento público similar;

(*) En caso de que las mercancías estuvieran en depósito, el reenvío deberá tener lugar en un plazo de cinco años (o de las mercancías clasificadas en los capítulos 1 a 24 del Sistema Armonizado y almacenadas por menos de seis meses) a condición de que las mercancías hayan estado almacenadas en espacios especiales y no hayan recibido ningún tratamiento, aparte del necesario para su conservación en su estado original o para el fraccionamiento de los envíos sin sustituir el embalaje, y que no hayan sido objeto de ningún tratamiento bajo supervisión aduanera.

- la declaración T2 o T2F o cualquier documento que acredite el estatuto aduanero de mercancías de la Unión expedido por un país de tránsito común deberá indicar una referencia al NRM de la declaración o la prueba del estatuto aduanero de mercancías de la Unión con arreglo al cual las mercancías hayan llegado a dicho país de tránsito común.
- ii) En caso de exportación no sujeta al régimen de tránsito, los países de tránsito común no podrán expedir una declaración T2 o T2F al no existir una declaración de tránsito previa. La reexpedición deberá efectuarse, por tanto, al amparo de un régimen T1. Al reingresar en la Unión, el envío deberá tratarse como una importación de mercancías no pertenecientes a la Unión a menos que puedan acogerse a las disposiciones sobre mercancías de retorno.

Diligencias en el momento del reingreso en el territorio aduanero de la Unión de mercancías reexpedidas

- a) Cuando se reexpiden mercancías de la Unión desde un país de tránsito común con destino a la Unión, se transportan al amparo de una declaración T2 o T2F o un documento equivalente (p. ej., carta de porte CIM-T2).
- b) Con el fin de determinar, en el Estado miembro de destino, si se trata de un movimiento de mercancías entre dos puntos de la Unión que ha sido interrumpido en un país de tránsito común o de un reingreso de mercancías al territorio aduanero de la Unión tras una exportación definitiva o temporal de la Unión, deberán observarse las siguientes normas:

- las mercancías, así como la declaración T2 o T2F o

documento equivalente, deben presentarse en la aduana de destino para poner fin a la operación de tránsito;

- corresponde a esa aduana determinar si procede conceder el despacho de las mercancías a libre práctica inmediatamente o si estas deben quedar sujetas a otro régimen aduanero;
- el despacho de las mercancías a libre práctica se concederá inmediatamente cuando la declaración T2 o T2F o el documento equivalente no contenga referencia alguna a una exportación anterior desde el territorio aduanero de la Unión.

En caso de duda, la aduana de destino puede pedir justificantes al destinatario [por ejemplo, una factura que lleve los números de identificación a efectos del IVA del expedidor y del destinatario, de conformidad con las disposiciones de la Directiva 2006/112/CE modificada, o el documento administrativo electrónico (e-DA), según lo previsto en la Directiva 2008/118/CE].

- las mercancías deben estar cubiertas por el régimen de tránsito sucesivo o permanecer en depósito temporal, con las consecuencias que de ello se derivan (percepción del IVA a la importación y de los impuestos interiores que puedan resultar exigibles):
 - cuando las mercancías se hayan exportado desde el territorio aduanero de la Unión, o
 - cuando el destinatario, o su representante, no pueda demostrar a satisfacción de las autoridades aduaneras que se trata de un movimiento de mercancías entre dos puntos del territorio aduanero de la Unión.

IV.1.6. Excepciones (*pro memoria*)

IV.1.7. Instrucciones nacionales específicas (reservado)

IV.1.8. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas

IV.1.9. Anexos

CAPÍTULO 2. TRÁMITES EN LA ADUANA DE PARTIDA

IV.2.1. Introducción

El apartado IV.2.2 presenta los aspectos teóricos generales y las referencias legislativas correspondientes a los trámites de partida.

El apartado IV.2.3 describe el procedimiento en la aduana de partida.

El apartado IV.2.4 trata de las situaciones específicas.

El apartado IV.2.5 recoge las excepciones a las normas generales.

El apartado IV.2.6 está reservado a las instrucciones nacionales específicas.

El apartado IV.2.7 está reservado para uso exclusivo de las administraciones aduaneras.

En el apartado IV.2.8 figuran los anexos del capítulo 2.

IV.2.2. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente

Las fuentes legislativas son las siguientes:

- artículo 11 del Convenio;
- artículos 30 a 41 y 81 a 83 del apéndice I del Convenio;
- artículos 162, 163 y 170 a 174 del CAU;
- artículos 222, 226, 227 y 297 a 303 del AE.

IV.2.3. Descripción del procedimiento en la aduana de partida

En el presente apartado se facilita la siguiente información:

- la admisión y el registro de la declaración de tránsito (apartado IV.2.3.1);
- la rectificación de la declaración de tránsito (apartado IV.2.3.2);
- la invalidación de la declaración de tránsito (apartado IV.2.3.3);
- la verificación de la declaración de tránsito y el control de las mercancías (apartado IV.2.3.4);
- el itinerario para la circulación de las mercancías (apartado IV.2.3.5);

- los plazos (apartado IV.2.3.6);
- los medios de identificación (apartado IV.2.3.7);
- el levante de las mercancías (apartado IV.2.3.8);
- la ultimación del régimen de tránsito (apartado IV.2.3.9).

IV.2.3.1. Admisión y registro de la declaración de tránsito

Artículos 27, 30 y 35 del apéndice I del Convenio La aduana de partida admitirá la declaración de tránsito —el mensaje «Datos de la declaración» (IE015)— siempre que:

- contenga toda la información necesaria a los efectos del régimen de tránsito común/de la Unión;
- vaya acompañada de todos los documentos necesarios;
- las mercancías que figuran en la declaración de tránsito se hayan presentado en las aduanas durante el horario oficial de apertura.

El NCTS valida automáticamente la declaración. La declaración que sea incorrecta o esté incompleta será rechazada con el mensaje «Rechazo de la declaración» (IE016). La declaración se rechazará también si los datos facilitados no concuerdan con los registrados en la base de datos de referencia nacional.

Una vez aceptada la declaración de tránsito, el NCTS generará un número de referencia maestro (NRM) (mensaje IE028).

Desde ese momento, la declaración figurará como «Aceptada» y la aduana de partida decidirá si se examinan o no las mercancías antes de su levante.

Las autoridades aduaneras podrán autorizar que no se adjunten a la declaración otros documentos adicionales necesarios para la aplicación de las disposiciones reguladoras del régimen aduanero al amparo de cual se declaren las mercancías. En tal caso, estos documentos deberán estar a disposición de las autoridades aduaneras. La casilla 44 de la declaración de tránsito se cumplimentará del siguiente modo:

- en el atributo «Tipo de documento» se indicará el código correspondiente al documento de que se trate (los códigos figuran en el anexo A2 del apéndice III del Convenio y en el apéndice D1 del anexo 9 del ADT);
- en el atributo «Documento de referencia» se incluirá la descripción y la referencia del documento.

Las autoridades aduaneras nacionales también permiten a los viajeros presentar un ejemplar en papel de la declaración de tránsito

(utilizando el documento único administrativo o, en su caso, la estructura del documento de acompañamiento de tránsito) en la aduana de partida con objeto de que lo tramite el NCTS.

La aduana de partida debe ser competente para tratar las operaciones de tránsito y el tipo de tráfico que de ellas se derive. El sitio web que figura a continuación recoge una lista de aduanas competentes:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/csrdhome_en.htm

IV.2.3.2. Rectificación de la declaración de tránsito

*Artículo 31
del apéndice I del
Convenio*

El declarante podrá solicitar autorización para rectificar una declaración aduanera, tal como se prevé en el artículo 173 del CAU. Antes de la aceptación de la declaración aduanera el declarante podrá corregirla sin solicitarlo previamente.

*Artículo 173 del
CAU*

El titular del régimen podrá solicitar autorización para rectificar la declaración de tránsito una vez que esta haya sido aceptada por la aduana competente. La rectificación no podrá provocar la inclusión en la declaración de tránsito de mercancías distintas de las inicialmente declaradas.

El titular del régimen rectificará los datos de la declaración y enviará la rectificación mediante el mensaje «Rectificación de la declaración» (IE013) a la aduana de partida, que decidirá si se acepta [mensaje «Admisión de la rectificación» (IE004)] o se rechaza [mensaje «Rechazo de la rectificación» (IE005)] la solicitud de rectificación.

No podrá autorizarse ninguna rectificación cuando, tras recibir la declaración de tránsito, las autoridades competentes hayan informado de su intención de examinar las mercancías, hayan comprobado la inexactitud de los datos de la declaración o ya hayan ordenado el levante de las mercancías para el tránsito.

*Artículo 29 bis del
apéndice I del
Convenio*

Las rectificaciones de la declaración de tránsito antes de que haya sido aceptada por la aduana no están cubiertas por el artículo 173 del CAU y no exigen una solicitud previa por parte del declarante.

*Artículos 130 y 171
del CAU*

Por ejemplo, si la declaración de tránsito aún no se ha presentado o se ha presentado con carácter previo pero aún no se ha aceptado, puede corregirse sin autorización previa, ya que no se considera una rectificación en el sentido del artículo 173 del CAU.

Las especificaciones pertinentes del NCTS (T-TRA-DEP-A-002-Correction) indican que la corrección de una declaración presentada con carácter previo debe tramitarse mediante el mismo mensaje que una rectificación.

IV.2.3.3. Invalidación de la declaración de tránsito

*Artículo 32
del apéndice I del
Convenio*

*Artículo 174 del
CAU*

*Artículo 148 del
AD*

La aduana de partida podrá invalidar una declaración de tránsito con el envío del mensaje «Notificación de anulación» (IE010) al declarante, basándose en la solicitud que este presentó con la transmisión del mensaje «Solicitud de anulación de la declaración» (IE014) a la aduana de partida, únicamente antes de que se haya efectuado el levante de las mercancías para tránsito. La aduana de partida informará a continuación al declarante acerca del resultado de su solicitud con el mensaje «Decisión de anulación» (IE009).

Sin embargo, cuando la aduana de partida haya informado al declarante de su intención de examinar las mercancías, no se aceptará la solicitud de invalidación hasta que se efectúe el examen.

La declaración de tránsito no se podrá invalidar después de que se hayan levantado las mercancías para tránsito, excepto en los siguientes casos:

- cuando las mercancías de la Unión hayan sido declaradas por error para su inclusión en un régimen aduanero aplicable a las mercancías no pertenecientes a la Unión y su estatuto aduanero de mercancías de la Unión se haya demostrado posteriormente mediante un T2L, un T2LF o un manifiesto aduanero de mercancías;
- cuando las mercancías hayan sido declaradas por error en más de una declaración en aduana.

En caso de procedimiento de continuidad de las actividades, es importante velar por que se invalide toda declaración que se haya registrado en el NCTS pero no se haya seguido tramitando como consecuencia del fallo del sistema.

El operador económico tendrá que facilitar información a las autoridades competentes cada vez que se envíe una declaración al NCTS que, posteriormente, se tramite mediante el procedimiento de continuidad de las actividades.

Estas podrán, llegado el caso, exigir la presentación de una nueva declaración. En este supuesto, se invalidará la declaración anterior y se otorgará a la nueva declaración un nuevo NRM.

IV.2.3.4. Verificación de la declaración de tránsito y control de las mercancías

*Artículo 35
del apéndice I del
Convenio*

Después de que la aduana de partida haya aceptado la declaración de tránsito para verificar la exactitud de los datos:

*Artículo 188 del
CAU*

- examinará la declaración y los documentos justificativos;
- exigirá al declarante que facilite otros documentos, de haberlos;

*Artículos 238 y 239
del AE*

- examinará las mercancías, en su caso;
- tomará muestras para análisis o para un examen pormenorizado de las mercancías, en su caso;
- verificará la existencia y validez de la garantía.

La existencia y validez de la garantía se comprueban mediante el número de referencia de la garantía y el código de acceso (véase más información en la parte III).

Antes del levante de las mercancías para el tránsito, el NCTS comprueba en el Sistema de Gestión de las Garantías (GUM) la integridad y validez de la garantía con respecto a la siguiente información, dependiendo del grado de control:

- el importe de la garantía es suficiente (en caso de una garantía global, si el importe disponible es suficiente);
- la garantía es válida en todas las Partes contratantes implicadas en la operación de tránsito;
- la garantía está constituida a nombre del titular del régimen.

Posteriormente, el GUM registrará la utilización e informará de ello al NCTS.

En caso de que se examinen las mercancías, el examen se efectuará en los lugares designados por la aduana de partida y durante las horas fijadas para tal efecto. Se informará al titular del régimen del lugar y la hora. No obstante, las autoridades aduaneras podrán, a petición del titular del régimen, examinar las mercancías en otros lugares o fuera del horario oficial de apertura.

Si se detectan pequeñas discrepancias, la aduana de partida lo notificará al titular del régimen. Para solucionar estas discrepancias, la aduana de partida efectuará ligeras modificaciones (de acuerdo con el titular del régimen) en los datos de la declaración, de modo que pueda efectuarse el levante de las mercancías para el tránsito.

Si se detectaran irregularidades importantes, la aduana de partida informará al titular del régimen de que no se efectuará el levante de las mercancías con el mensaje «Denegación del levante para el tránsito» (IE051) y registrará este resultado insatisfactorio.

La aduana de partida registra el siguiente código respecto a los resultados del control en el mensaje IE001:

- «A1» (Conforme): cuando se efectúa el levante de las mercancías para tránsito después del control físico (total o parcial) y no se han detectado discrepancias;
- «A2» (Considerado conforme): cuando se efectúa el levante de las mercancías para tránsito después de un control exclusivamente documental (no hay control físico) y no se han detectado discrepancias o no ha habido control;
- «A3» (Procedimiento simplificado): cuando un expedidor autorizado efectúa el levante de las mercancías para tránsito.

IV.2.3.5. Itinerario para la circulación de las mercancías

*Artículo 33
del apéndice I del
Convenio*

Por norma general, las mercancías incluidas en el régimen de tránsito deberán circular a la aduana de destino por un trayecto que esté justificado desde el punto de vista económico.

*Artículo 298 del
AE*

No obstante, cuando la aduana de partida o el titular del régimen lo consideren necesario, la aduana prescribirá un itinerario para la circulación de las mercancías en el transcurso del régimen de tránsito teniendo en cuenta toda la información pertinente comunicada por el titular del régimen.

ADUANA

La aduana de partida, basándose en toda la información pertinente facilitada por el titular del régimen, fijará un itinerario obligatorio mediante la inclusión en la declaración del NCTS de información sobre los países de tránsito (basta con consignar los códigos de los países).

Nota 1: para la Unión, indíquense los códigos de país de los Estados miembros de que se trate.

Nota 2: indíquese el código de país de cada uno de los países incluidos en el itinerario

obligatorio.

El itinerario obligatorio se podrá cambiar durante la operación de tránsito. En este caso, el transportista estará obligado a realizar las anotaciones pertinentes en la casilla 56 del documento de acompañamiento de tránsito (DAT) y a presentar esta información sin demora injustificada una vez modificado el itinerario, junto con las mercancías, ante la autoridad aduanera más próxima del país en cuyo territorio se halle el medio de transporte. Las autoridades competentes decidirán si la operación de tránsito puede continuar, tomarán las medidas que resulten necesarias y visarán el DAT en la casilla G.

En la parte IV.3.3.1 se ofrece más información sobre los procedimientos que han de seguirse en caso de que se produzcan incidencias durante el transporte.

IV.2.3.6. Plazo para la presentación de las mercancías

*Artículo 34 y
artículo 45,
apartado 2, del
apéndice I del
Convenio*

La aduana de partida fijará un plazo para presentar las mercancías en la aduana de destino.

*Artículo 297 y
artículo 306,
apartado 3, del AE*

Este plazo prescrito por dicha aduana será vinculante para las autoridades competentes de los países en cuyo territorio penetren las mercancías durante una operación de tránsito, que no podrán alterar el plazo.

En caso de que las mercancías se presenten en la aduana de destino después del plazo fijado por la aduana de partida, se considerará que el titular del régimen ha cumplido el plazo cuando el titular o el transportista demuestre a satisfacción de la aduana de destino que no es responsable del retraso.

ADUANA

Al fijar el plazo, la aduana de partida tendrá en cuenta:

- el medio de transporte que vaya a utilizarse;
- el itinerario;
- la legislación de transportes o de cualquier otro tipo que pueda afectar a la

fijación de un plazo (por ejemplo: legislación social o medioambiental que afecte al modo de transporte, reglamentos de transporte en materia de horas de trabajo y períodos de descanso obligatorios para los conductores);

- la información comunicada por el titular del régimen, en su caso.

La aduana de partida indicará en la declaración el plazo, utilizando el sistema AAAA-MM-DD, o visará el consignado por el titular del régimen si está de acuerdo con él. El plazo termina en la fecha límite para la presentación de las mercancías y el DAT en la aduana de destino.

IV.2.3.7. Medios de identificación

El contenido del presente apartado se divide en los subapartados siguientes:

- introducción (apartado IV.2.3.7.1);
- métodos de precintado (apartado IV.2.3.7.2);
- características de los precintos (apartado IV.2.3.7.3);
- utilización de precintos de un modelo especial (apartado IV.2.3.7.4).

IV.2.3.7.1. Introducción

*Artículo 11,
apartado 2, del
Convenio*

Es importante velar por que las mercancías transportadas al amparo del régimen de tránsito puedan ser identificadas. Por norma general, es posible recurrir al precintado para identificar dichas mercancías.

*Artículos 36 a 39
del apéndice I del
Convenio*

*Artículo 192 del
CAU*

*Artículo 299 del
AE*

*Artículo 39 del
apéndice I del
Convenio*

*Artículo 302 del
AE*

No obstante, la aduana de partida podrá eximir del precinto cuando la descripción de las mercancías en la declaración o en los documentos complementarios sea lo bastante precisa para permitir su identificación fácilmente y en ella se identifiquen la cantidad y naturaleza de las mercancías y sus características particulares (por ejemplo, indicando el número del motor y del chasis para los automóviles que se transporten en régimen de tránsito o los números de serie de las mercancías).

Como excepción, el precintado no será necesario (a menos que la aduana de partida decida lo contrario) cuando:

- las mercancías se transporten por vía aérea, y cada envío lleve colocadas etiquetas en las que conste el número del conocimiento aéreo de acompañamiento o el envío constituya una unidad de carga en la que se indique el número del conocimiento aéreo de acompañamiento;
- las mercancías se transporten por ferrocarril y sean las propias compañías de ferrocarril quienes apliquen las medidas de identificación.

ADUANA

La aduana de partida, una vez colocados los precintos, consignará en la declaración el número de precintos y el identificador de cada uno de ellos.

Si los precintos no son necesarios con fines de identificación, la aduana de partida dejará vacía esa casilla. En ese caso, el NCTS imprimirá automáticamente «—» en la casilla D del DAT.

Generalmente, cuando se transporten por el mismo medio o dentro del contenedor mercancías no sujetas al régimen de tránsito y mercancías sujetas al régimen de tránsito y el precinto de cada uno de los bultos o la descripción suficientemente detallada de las mercancías permita su identificación, no se precintará el espacio reservado para la carga o el espacio que contenga las mercancías.

Nota: las mercancías se separarán y etiquetarán de forma clara para poder identificar fácilmente las que se transportan con arreglo al régimen de tránsito y las que no.

Si con el precinto o la descripción precisa de las mercancías no se puede identificar el envío, la aduana de partida prohibirá que las mercancías se incluyan en el régimen de tránsito.

*Artículo 38,
apartado 5, del
apéndice I del
Convenio*

Los precintos no se retirarán sin la aprobación de las autoridades aduaneras competentes.

*Artículo 301,
apartado 5, del AE*

Cuando un vehículo precintado en la aduana de partida transporte mercancías a distintas aduanas de destino, al amparo de varios DAT, y se produzcan sucesivas descargas en diversas aduanas de destino situadas en diferentes países, las autoridades de las aduanas intermedias de destino en las que se retiren los precintos a fin de descargar una parte de la carga deberán colocar nuevos

precintos e indicarlo así en la casilla F del o de los DAT. En este caso, las autoridades aduaneras velarán por que se efectúe un nuevo precintado con un precinto que reúna, como mínimo, características de seguridad equivalentes.

La aduana de destino indicará este (estos) nuevo(s) precinto(s) mencionado(s) en el DAT a la aduana de partida en su mensaje IE018 bajo «Info nuevos precintos» y «Nuevas marcas de los precintos».

IV.2.3.7.2. Métodos de precintado

*Artículo 11,
apartado 2,
del Convenio*

Existen dos métodos de precintado:

*Artículo 299 del
AE*

- precintado del espacio donde están contenidas las mercancías, cuando la aduana de partida haya considerado el medio de transporte o el contenedor apto para ser precintado;
- precintado de cada bulto individual, en los demás casos.

Se utilizará el precinto conjunto cuando el medio de transporte sea adecuado para ello.

ADUANA

(Artículo 11, apartado 3, del Convenio; artículo 300 del AE)

La aduana de partida considera aptos para el precintado los medios de transporte:

- cuando el medio de transporte o el contenedor pueda ser precintado de manera sencilla y eficaz;
- cuando el medio de transporte o el contenedor no contenga ningún espacio oculto que permita esconder mercancías;
- cuando los espacios reservados para las mercancías sean fácilmente accesibles a efectos de inspección de la autoridad aduanera.

Nota: el medio de transporte o los contenedores se considerarán aptos para el precintado cuando estén autorizados para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero de conformidad con las disposiciones de un acuerdo internacional al que se hayan adherido las Partes contratantes (por ejemplo, el Convenio Aduanero, de 14 de diciembre de 1975, relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR).

IV.2.3.7.3. Características de los precintos

Todos los precintos utilizados como medio de identificación deberán cumplir determinadas características y condiciones técnicas.

*Artículo 38 del
apéndice I del
Convenio*

*Artículo 301 del
AE*

Esencialmente, los precintos deberán:

- permanecer intactos y fijados de manera segura en condiciones normales de utilización;
- ser fácilmente verificables y reconocibles;
- estar fabricados de modo que toda rotura, manipulación o sustitución deje huellas bien visibles;
- estar concebidos para un único uso o, en los precintos de uso múltiple, estar concebidos de manera que cada utilización esté claramente identificada por una indicación única;
- llevar marcas de identificación individuales, fácilmente legibles y permanentes, de numeración única.

Asimismo, los precintos deberán cumplir las siguientes condiciones técnicas:

- la forma y las dimensiones de los precintos podrán variar según el método de precintado utilizado, si bien sus dimensiones deberán permitir una fácil lectura de sus marcas de identificación;
- las marcas de identificación del precinto deberán ser infalsificables y de difícil reproducción;
- el material utilizado deberá ser resistente a roturas accidentales y a falsificaciones o reutilizaciones no detectables.

Se considerará que los precintos cumplen los requisitos anteriores cuando hayan sido certificados por el organismo competente, de conformidad con la norma internacional ISO 17712:2013 «Contenedores de carga — juntas mecánicas de estanqueidad».

Para el transporte en contenedores, se utilizarán en la mayor medida posible precintos con dispositivos de alta seguridad.

El precinto aduanero deberá llevar la indicación siguiente:

- el término «Aduanas» en una de las lenguas oficiales de la Unión o del país de tránsito común o una abreviatura correspondiente;
- un código de país, que adoptará la forma de ISO-alfa 2, que identifique al país en el que se coloque el precinto.

Asimismo, las Partes contratantes podrán decidir de forma consensuada la utilización de elementos de seguridad y tecnología comunes.

Cada país notificará a la Comisión los tipos de precinto aduanero en vigor. La Comisión facilitará dicha información a todos los países.

IV.2.3.7.4. Utilización de precintos de un modelo especial

*Artículos 81 a 83
del apéndice I del
Convenio*

El titular del régimen necesitará la autorización de las autoridades competentes para utilizar precintos de un modelo especial.

*Artículos 317 a 318
del AE*

La utilización de precintos de un modelo especial es una simplificación sujeta a determinadas condiciones (para más información, véase la parte VI, apartado 3.3).

Cuando se utilicen precintos de un modelo especial, el titular del régimen indicará en la declaración (casilla D) la marca, el tipo y el número de los precintos empleados. Los precintos deberán colocarse antes del levante de las mercancías.

IV.2.3.8. Levante de las mercancías

*Artículo 40
del apéndice I
del Convenio*

Una vez efectuados los trámites siguientes en la aduana de partida, es decir, tras haberse:

*Artículo 303 del
AE*

- presentado la declaración en la aduana de partida;
- verificado los datos de la declaración;
- admitido una declaración de tránsito;
- realizado un posible control;
- constituido la garantía, cuando se exija (véase la parte III);
- fijado el plazo;
- fijado el itinerario, cuando proceda;
- colocado los precintos, cuando proceda;

se efectuará el levante de las mercancías para tránsito. Se transmiten los mensajes pertinentes:

- el mensaje «Levante para el tránsito» (IE029) al declarante;
- el mensaje IE001 a la aduana de destino;
- el mensaje IE050 a la aduana de paso, en su caso.

El contenido de dichos mensajes proviene de la declaración de tránsito (rectificada, según corresponda).

ADUANA

Una vez cumplidos los trámites, la aduana de partida:

- validará la declaración de tránsito;

- registrará los resultados del control;
- registrará la garantía;
- enviará a la aduana de destino declarada y a la aduana o las aduanas de paso (en su caso) el mensaje IE001 y, cuando proceda, el mensaje IE050; e
- imprimirá el DAT (incluida la LdA, en su caso).

IV.2.3.8.1. Documentación en el momento del levante de la mercancía

Artículo 41 del apéndice I del Convenio La aduana de partida facilitará el DAT con el NRM al titular del régimen o a la persona que presente las mercancías en la aduana de partida. El DAT, complementado con la LdA, si procede, deberá acompañar las mercancías durante la operación de tránsito.

Artículo 303, apartado 4, del AE

Asimismo, un declarante podrá imprimir el DAT, una vez que la aduana de partida otorgue su aprobación.

Artículo 184, apartado 2, del AD, modificado por el ADT

IV.2.3.9. Ultimación del régimen de tránsito

Artículo 48, apartado 2, del apéndice I del Convenio Las autoridades aduaneras ultimarán el régimen de tránsito cuando puedan determinar que el procedimiento ha finalizado correctamente, comparando los datos que obren en poder de las aduanas de partida con aquellos de que disponga la aduana de

Artículo 215, apartado 2, del CAU destino.

IV.2.4. Situaciones específicas

Cuando haya que incluir en un régimen de tránsito común/de la Unión un gran número de artículos diferentes en pequeñas cantidades (por ejemplo, suministros para buques, artículos del hogar en las mudanzas internacionales) que se destinen a un mismo destinatario final, basta con una descripción genérica de las mercancías para evitar los costes adicionales que supone la introducción de los datos de tránsito. Este arreglo estaría sujeto a la condición adicional de que se disponga de una descripción completa y pormenorizada de las mercancías a efectos aduaneros

que acompañe el envío.

En cualquier caso, deberá comprobarse en primer lugar que, efectivamente, todas las mercancías deben incluirse en un régimen de tránsito común/de la Unión.

IV.2.5. Excepciones (*pro memoria*)

IV.2.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado)

IV.2.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas

IV.2.7.1. ATIS

ADUANA

Para acceder a esta parte del documento, diríjase al Centro de Recursos de Información y Comunicación para las Administraciones, Empresas y Ciudadanos (CIRCABC):

<https://circabc.europa.eu/ui/group/fac511f0-681d-41af-b678-7d743f529c8f/library/d9bfedcd-976c-4e10-836b-5158b27518f7>

IV.2.7.2. SMS

ADUANA

Para acceder a esta parte del documento, diríjase al CIRCABC:

<https://circabc.europa.eu/ui/group/fac511f0-681d-41af-b678-7d743f529c8f/library/d9bfedcd-976c-4e10-836b-5158b27518f7>

IV.2.8. Anexos

CAPÍTULO 3. TRÁMITES E INCIDENTES DURANTE LA CIRCULACIÓN DE MERCANCÍAS EN EL MARCO DE UNA OPERACIÓN DE TRÁNSITO COMÚN/DE LA UNIÓN

IV.3.1. Introducción

El presente capítulo describe los trámites e incidentes durante la circulación de mercancías en el marco de una operación de tránsito común/de la Unión.

En el apartado IV.3.2 se describen los aspectos teóricos generales y se cita la legislación pertinente.

El apartado IV.3.3 describe los trámites para gestionar los incidentes durante la circulación de mercancías en el marco de una operación de tránsito común/de la Unión y en la aduana de paso.

El apartado IV.3.4 trata de las situaciones específicas.

El apartado IV.3.5 recoge las excepciones a las normas generales.

El apartado IV.3.6 está reservado a las instrucciones nacionales específicas.

El apartado IV.3.7 está reservado para uso exclusivo de las administraciones aduaneras.

En el apartado IV.3.8 figuran los anexos del capítulo 3.

IV.3.2. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente

Las fuentes legislativas son las siguientes:

- artículos 43 y 44 del apéndice I del Convenio;
- artículos 304 y 305 del AE;
- apéndice F1 del anexo 9 del ADT.

IV.3.3. Trámites en caso de incidentes y en la aduana de paso

En el presente apartado se facilita la siguiente información:

- los trámites en caso de que se produzca un incidente durante la circulación de mercancías en el marco de una operación de tránsito común/de la Unión (apartado IV.3.3.1);
- los trámites en la aduana de paso (apartado IV.3.3.2).

IV.3.3.1. Trámites en caso de incidentes

Las siguientes situaciones, que son las más frecuentes, son ejemplos de lo que se puede considerar incidente durante la circulación de mercancías en el marco de una operación de tránsito común/de la Unión:

- el itinerario no se puede seguir por circunstancias ajenas a la voluntad del transportista;
- los precintos aduaneros se rompen accidentalmente o son objeto de manipulación por causas ajenas a la voluntad del transportista;
- las mercancías se transbordan de un medio de transporte a otro;
- existe un peligro inminente que requiere la descarga inmediata, parcial o total, del medio de transporte;
- se produce un accidente que puede afectar a la capacidad del titular del régimen o del transportista de cumplir sus obligaciones;
- se modifica alguno de los elementos constitutivos de un medio de transporte único (por ejemplo, cuando se retira un vagón).

*Artículo 44
del apéndice I del
Convenio*

*Artículo 305 del
AE*

En cada uno de los anteriores casos, el transportista deberá informar de inmediato a la autoridad aduanera competente más próxima del país en cuyo territorio se encuentre el medio de transporte. Asimismo, el transportista consignará sin demora tras el incidente las indicaciones necesarias en la casilla 56 del DAT y presentará las mercancías, acompañadas del DAT, en la aduana. Las autoridades competentes de dicha aduana decidirán entonces si la operación de tránsito puede proseguir. En caso de que así sea, la aduana competente visará la casilla G, especificando las medidas adoptadas.

Cuando se produzca la ruptura de los precintos por causa ajena a la voluntad del transportista, las autoridades competentes examinarán las mercancías y el vehículo. Si deciden que la operación de tránsito puede proseguir, la autoridad aduanera colocará nuevos precintos y visará el DAT en consecuencia.

El transbordo de mercancías de un medio de transporte a otro solo podrá efectuarse con el permiso de las autoridades competentes del lugar en el que se vaya a realizar el transbordo y bajo la vigilancia de

estas. En este caso, el transportista cumplimentará la casilla 55, «Transbordos», del DAT. Esto podrá efectuarse a mano, con tinta y en letras mayúsculas. Cuando proceda, las autoridades aduaneras visarán la casilla F del DAT. Si se han efectuado más de dos transbordos y, en consecuencia, no queda espacio en la casilla F, el transportista consignará la información requerida en la casilla 56 del DAT.

Sin embargo, si el transbordo de las mercancías se lleva a cabo desde un medio de transporte que no esté precintado, a pesar de los datos consignados por el transportista, no se exigirá la presentación de las mercancías junto con el DAT en la aduana más próxima y la aduana no realizará ningún visado.

Cuando se modifique uno o varios elementos constitutivos de un medio de transporte único, no será necesario presentar las mercancías ni el medio de transporte en la aduana más próxima, y el visado de la aduana no será necesario en los siguientes casos:

- Cuando se retiren uno o varios coches o vagones de una composición de coches o de vagones de ferrocarril debido a problemas técnicos. En este caso, el transportista, después de consignar la información pertinente en el DAT, podrá proseguir con la operación de tránsito.
- Cuando durante el transporte únicamente se haya producido el cambio de la unidad de tracción de un vehículo de transporte por carretera sin sus remolques o semirremolques (sin que exista manipulación o transbordo de las mercancías), el transportista indicará en la casilla 56 del DAT el número de matrícula y la nacionalidad de la nueva unidad de tracción y la operación de tránsito podrá proseguir.

Cuando, en los casos arriba reseñados, no se exija que el transportista presente las mercancías ni el DAT a la autoridad aduanera en cuyo territorio se halle el medio de transporte, no es necesario que el transportista informe a dicha autoridad de tales incidentes.

En todos los casos anteriores, la aduana de paso (si procede) o la aduana de destino registrará en el NCTS las anotaciones pertinentes consignadas por el transportista y el visado realizado por las autoridades aduaneras.

Cualquier fraccionamiento de un envío se efectuará bajo control aduanero y dará lugar a la finalización del régimen de tránsito común/de la Unión. Deberá entonces cumplimentarse una nueva

declaración de tránsito por cada parte del envío fraccionado.

IV.3.3.2. Trámites en la aduana de paso

En el presente apartado se facilita la siguiente información:

- la aduana de paso (apartado IV.3.3.2.1);
- los trámites en la aduana de paso (apartado IV.3.3.2.2);
- el cambio de aduana de paso (apartado IV.3.3.2.3);
- las medidas que deben tomarse en caso de irregularidades (apartado IV.3.3.2.4).

IV.3.3.2.1. Aduana de paso

*Artículo 3, letra h),
del apéndice I del
Convenio*

*Artículo 1, punto
13, del AE*

La aduana de paso es una aduana situada en un punto de entrada a la Parte contratante o de salida de la Parte contratante. El cuadro que figura a continuación describe las distintas posibilidades en el tránsito común y de la Unión.

	Tránsito común	Tránsito de la Unión
Punto de entrada	— a una Parte contratante.	— al territorio aduanero de la Unión cuando, en el curso de una operación de tránsito, las mercancías hayan cruzado el territorio de un tercer país.
Punto de salida	— de una Parte contratante cuando, en el curso de una operación de tránsito, las mercancías abandonen el territorio aduanero de dicha Parte contratante por la frontera entre esa Parte contratante y un país tercero.	— del territorio aduanero de la Unión cuando, en el curso de una operación de tránsito, las mercancías abandonen ese territorio por la frontera entre un Estado miembro y un país tercero que no sea de tránsito común.

De conformidad con el Convenio relativo a un régimen común de tránsito, normalmente, debería instalarse una aduana de paso entre

Irlanda e Irlanda del Norte. Puesto que esto no es viable en virtud del Protocolo sobre Irlanda/Irlanda del Norte⁽⁸⁾, el Reino Unido accedió⁽⁹⁾ a desempeñar las funciones de aduana de paso en la frontera exterior de la isla de Irlanda, en los puertos de Irlanda e Irlanda del Norte. No son necesarias aduanas de paso entre Irlanda e Irlanda del Norte.

Con objeto de facilitar la circulación de mercancías de la Unión entre las distintas partes del territorio aduanero de la Unión cuando tienen que atravesar el territorio de un tercer país distinto de un país de tránsito común, los Estados miembros se comprometerán a establecer en la medida de lo posible, y cuando las circunstancias locales lo permitan, carriles especiales, junto a sus aduanas situadas en la frontera exterior de la Unión, reservados para el control de mercancías de la Unión que se trasladan bajo la cobertura de una declaración de tránsito expedida en otro Estado miembro.

El control de dichas mercancías se limitará al examen de la prueba del estatuto aduanero de mercancías de la Unión y, si fuera necesario, a la conclusión de la operación de transporte, siempre que las circunstancias de dicha operación no exijan un examen más detallado.

En los casos en los que en el control arriba mencionado no se detecte ninguna irregularidad, se permitirá al transporte continuar hacia su destino.

Ejemplos de ubicación de las aduanas de paso

Ejemplo 1: de Alemania a Gran Bretaña a través de Bélgica

La aduana de partida está situada en Alemania y las mercancías abandonan la UE a través de un puerto de transbordadores en Bélgica. La aduana de paso se sitúa en el puerto de Gran Bretaña.

Ejemplo 2: de Alemania a Irlanda del Norte a través de Francia y Gran Bretaña

La aduana de partida está situada en Alemania y las mercancías abandonan la UE a través de un puerto de transbordadores en Francia. La primera aduana de paso se sitúa en el puerto de transbordadores de llegada en Gran Bretaña. El régimen de tránsito continúa en Gran

⁽⁸⁾ DO C 384I de 12.11.2019, p. 92.

⁽⁹⁾ En consecuencia, la UE y el Reino Unido han firmado un memorando de entendimiento por el cual el Reino Unido ejercerá la función de aduana de paso en la frontera exterior de la isla de Irlanda en lugar de hacerlo en la frontera entre Irlanda e Irlanda del Norte.

Bretaña hasta el puerto de transbordadores en el que las mercancías se embarcan en un transbordador con destino a Irlanda del Norte. No son necesarios trámites en el puerto de transbordadores de Gran Bretaña al abandonar este territorio. Al entrar en un puerto de Irlanda del Norte, se aplicarán los trámites de la aduana de paso.

Ejemplo 3: de Alemania a Irlanda del Norte a través de los Países Bajos, Gran Bretaña e Irlanda

La aduana de partida está situada en Alemania y las mercancías abandonan la UE a través de un puerto de transbordadores en los Países Bajos. La primera aduana de paso se sitúa en el puerto de transbordadores de llegada en Gran Bretaña. El régimen de tránsito continúa en Gran Bretaña hasta el puerto de transbordadores en el que las mercancías se embarcan en un transbordador con destino a Irlanda. A la llegada a Irlanda se aplican las formalidades de la aduana de paso. El régimen de tránsito continúa en Irlanda y las mercancías atraviesan la frontera entre Irlanda e Irlanda del Norte sin ningún trámite aduanero. Las mercancías se presentan en la aduana de destino de Irlanda del Norte.

Utilización del procedimiento T1 o T2 para el transporte de mercancías de la UE a Irlanda del Norte

- Si las mercancías de la Unión no se transportan entre la UE e Irlanda del Norte a través de un país de tránsito común, no es necesario ningún procedimiento de tránsito (véase asimismo el ejemplo 9).
- Si las mercancías de la Unión se transportan a Irlanda del Norte, se utiliza el procedimiento T2. Las mercancías circulan como una entrega dentro de la UE desde un Estado miembro a través de Gran Bretaña con destino Irlanda del Norte. En la aduana de destino en Irlanda del Norte, el régimen de tránsito finalizará y, puesto que el estatuto aduanero de mercancías de la Unión se determina a la llegada mediante el procedimiento T2, la supervisión aduanera puede terminar y no es necesario un procedimiento aduanero ulterior.
- Si se transportan a Irlanda del Norte mercancías no pertenecientes a la Unión, se utiliza el procedimiento T1. En la aduana de destino en Irlanda del Norte es necesario un procedimiento aduanero ulterior.

Ejemplo 4: de Irlanda del Norte a Gran Bretaña

La aduana de partida está situada en Irlanda del Norte y las mercancías abandonan dicho territorio a través de un puerto de

transbordadores. La aduana de paso se sitúa en el puerto de Gran Bretaña.

Utilización del procedimiento T1 o T2 para el transporte de mercancías de Irlanda del Norte a Gran Bretaña

- Uso del procedimiento de tránsito externo T1: para las mercancías no pertenecientes a la Unión (o para las exportaciones incluidas a continuación en un régimen de tránsito en el que procede aplicar el artículo 189 del AD).
- Uso del procedimiento de tránsito interno T2: mercancías de la Unión exportadas e incluidas a continuación en un régimen de tránsito.

Ejemplo 5: de Gran Bretaña a Irlanda del Norte

La aduana de partida está situada en Gran Bretaña y las mercancías abandonan dicho territorio a través de un puerto de transbordadores. La aduana de paso se sitúa en el puerto de Irlanda del Norte.

Utilización del procedimiento T1 o T2 para el transporte de mercancías de Gran Bretaña a Irlanda del Norte

- Uso del régimen de tránsito interno T2: en caso de aplicación del artículo 9 del Convenio relativo a un régimen común de tránsito en Gran Bretaña.
- Uso del régimen de tránsito externo T1: en todos los demás casos.

Ejemplo 6: de Gran Bretaña a Irlanda a través de Irlanda del Norte

La aduana de partida está situada en Gran Bretaña y las mercancías abandonan dicho territorio a través de un puerto de transbordadores. La aduana de paso se sitúa en el puerto de Irlanda del Norte. Las mercancías atraviesan la frontera entre Irlanda del Norte e Irlanda sin ningún trámite aduanero adicional. Las mercancías se presentan en la aduana de destino de Irlanda.

Utilización del procedimiento T1 o T2 para el transporte de mercancías procedentes de Gran Bretaña

- Véase el ejemplo 5.

Ejemplo 7: de Gran Bretaña a Alemania a través de los Países Bajos

La aduana de partida está situada en Gran Bretaña y las mercancías abandonan dicho territorio a través de un puerto de transbordadores. La aduana de paso se sitúa en el puerto de transbordadores de llegada a la UE en los Países Bajos. La declaración de tránsito y las

mercancías se presentan en la aduana de destino en Alemania.

Ejemplo 8: de Irlanda a Italia a través de Irlanda del Norte, Gran Bretaña, Bélgica, Francia y Suiza

La aduana de partida se sitúa en Irlanda. Las mercancías atraviesan la frontera entre Irlanda e Irlanda del Norte sin ningún trámite aduanero y el régimen de tránsito continúa en Irlanda del Norte. Las mercancías abandonan Irlanda del Norte a través de un puerto de transbordadores. La primera aduana de paso se sitúa en el puerto de transbordadores de llegada en Gran Bretaña. El procedimiento de tránsito continúa en Gran Bretaña hasta el puerto de transbordadores en el que las mercancías se embarcan en un transbordador con destino a Bélgica. A la llegada a Bélgica se aplican las formalidades de la segunda aduana de paso. El régimen de tránsito continúa en la UE. La tercera aduana de paso es la primera aduana en Suiza. La cuarta aduana de paso es la primera aduana en Italia. La declaración de tránsito y las mercancías se presentan en la aduana de destino en Italia.

Ejemplo 9: de Irlanda del Norte a Francia a través de Irlanda (y viceversa)

Las mercancías salen de Irlanda del Norte y atraviesan la frontera entre Irlanda del Norte e Irlanda sin ningún trámite aduanero. Las mercancías abandonan Irlanda a través de un puerto de transbordadores. El puerto de transbordadores de llegada se sitúa en Francia. Las mercancías se presentan en la aduana del puerto de transbordadores de llegada en Francia.

Utilización del procedimiento T1 o T2 o solo prueba del estatuto de la Unión respecto a las mercancías transportadas entre la isla de Irlanda y la UE

- En este ejemplo, las mercancías de la Unión no circulan atravesando un país de tránsito común. En consecuencia, no es posible utilizar el procedimiento T2. De ser requerido, basta con una prueba del estatuto de la Unión cuando las mercancías se presenten en la aduana del puerto de transbordadores de llegada.
- Si se transportan mercancías no pertenecientes a la Unión entre la isla de Irlanda y la UE, se utiliza el procedimiento T1. En la aduana de destino es necesario un procedimiento aduanero ulterior.

IV.3.3.2.2. Trámites en la aduana de paso

Artículo 43

En cada aduana de paso se presentará el DAT, incluido el NRM, junto

del apéndice I del Convenio con las mercancías.

Artículo 304 del AE

La aduana o las aduanas de paso podrán inspeccionar las mercancías cuando sea necesario. Toda inspección se llevará a cabo principalmente basándose en los datos de la operación de tránsito que se hayan recibido de la aduana de partida en el mensaje IE050.

ADUANA

La aduana de paso:

- registrará el NRM;
- registrará el cruce fronterizo; y
- enviará el mensaje IE118 a la aduana de partida.

Si las mercancías están sujetas a restricciones de exportación, en el DAT figurará una de las siguientes menciones:

- en caso de tránsito común:
DG0 («Exportación desde un país sometida a restricciones»); o
DG1 («Exportación desde un país sujeta al pago de derechos»).
- en caso de tránsito de la Unión:
DG0 («Exportación desde la UE sometida a restricciones»); o
DG1 («Exportación desde la UE sujeta al pago de derechos»).

IV.3.3.2.3. Cambio de aduana de paso

Las mercancías podrán transportarse a través de una aduana de paso diferente de la declarada en el DAT.

Si las mercancías y el DAT se presentan en una aduana de paso distinta de la declarada y el NRM presentado por la aduana de paso efectiva está relacionado con una operación de tránsito para la cual la aduana no tiene el mensaje IE050 pertinente, el NCTS pedirá automáticamente a la aduana de partida que se envíe el mensaje «Solicitud ATR» (IE114) (aviso anticipado de tránsito, ATR por sus siglas en inglés) a la aduana de paso efectiva.

El NCTS en la aduana de partida responderá automáticamente con el mensaje «Respuesta ATR» (IE115). A la llegada del mensaje IE115, el NCTS se actualizará y el registro de la operación de tránsito estará disponible en el estado de «ATR generado» y listo para su tramitación por parte de la aduana.

Se avisará automáticamente a la aduana o las aduanas de paso declaradas por las que no se haya transitado cuando la operación de tránsito haya finalizado en la aduana de destino.

Si, por cualquier razón, no pudieran facilitarse los datos relativos a la operación de tránsito, se enviará el mensaje IE115 con el «Código de motivo de rechazo del ATR», indicando el motivo de rechazo (esta mención es obligatoria para el código 4), a la aduana de paso efectiva y dicha aduana adoptará las medidas oportunas.

ADUANA

En la aduana de paso efectiva:

- se registrará en el NCTS el NRM;
- se transmitirá el mensaje IE114 a la aduana de partida;
- el NCTS de la aduana de partida contestará con el mensaje IE115, que incluirá la información del mensaje IE050;
- el NCTS de la aduana de paso se actualizará y el registro de la operación de tránsito estará disponible en el estado de «ATR generado», listo para que lo tramite la aduana;
- la aduana de paso registrará el cruce fronterizo y enviará el mensaje IE118 a la aduana de partida.

IV.3.3.2.4. Medidas en caso de irregularidades graves

Cuando una aduana de paso detecte irregularidades graves en la operación de tránsito, deberá poner fin al régimen de tránsito e iniciar las investigaciones necesarias.

IV.3.4. Situaciones específicas (*pro memoria*)

IV.3.5. Excepciones (*pro memoria*)

IV.3.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado)

IV.3.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas

IV.3.8. Anexos

CAPÍTULO 4. TRÁMITES EN LA ADUANA DE DESTINO

IV.4.1. Introducción

El capítulo 4 trata sobre los trámites en la aduana de destino.

En el apartado IV.4.2 se describen los aspectos teóricos generales y se cita la legislación pertinente.

En el apartado IV.4.3 se describen los trámites en la aduana de destino, es decir, la finalización y el control del régimen.

El apartado IV.4.4 trata de las situaciones específicas.

El apartado IV.4.5 recoge las excepciones a las normas generales.

El apartado IV.4.6 está reservado a las instrucciones nacionales específicas.

El apartado IV.4.7 está reservado para uso exclusivo de las administraciones aduaneras.

En el apartado IV.4.8 figuran los anexos del capítulo 4.

IV.4.2. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente

En la fase final de la operación de tránsito, las mercancías se presentarán en la aduana de destino, junto con el DAT y la información que la aduana de destino necesite (por ejemplo, recibo expedido por la policía en caso de accidente, recibo expedido por un servicio de reparación de vehículos, CMR, etc.). Esto constituye el final de la operación de tránsito. La aduana de destino enviará el mensaje «Aviso de llegada» (IE006) a la aduana de partida inmediatamente.

La aduana de destino inspeccionará las mercancías basándose en la información recabada en el NCTS, completada, en su caso, con los datos del DAT, introducirá los resultados de la inspección y enviará a la aduana de partida el mensaje «Resultados del control» (IE018).

Si no se detectan discrepancias, la aduana de partida ultimaré la operación de tránsito.

En caso contrario se adoptarán las medidas necesarias.

Las fuentes legislativas son las siguientes:

- artículos 8 y 45 a 51 del apéndice I del Convenio;
- anexo B10 del apéndice III del Convenio;
- artículo 215 y artículo 233, apartados 1, 2 y 3, del CAU;
- artículos 306 a 312 del AE;
- anexo 72-03 del AE.

IV.4.3. Trámites en la aduana de destino

En el presente apartado se facilita la siguiente información:

- la presentación de las mercancías junto con los documentos en la aduana de destino (apartado IV.4.3.1);
- el control de la finalización del régimen (apartado IV.4.3.2).

En este apartado se supone que no se han producido discrepancias. En el apartado IV.4.4 del presente capítulo se indican las medidas que deben adoptarse en caso de que estas sí se hayan producido.

Nota: la **finalización** del régimen de tránsito en la aduana de destino no equivale a su **ultimación**. Corresponderá a la aduana de partida decidir, sobre la base de la información suministrada por la aduana de destino, si el régimen de tránsito se puede ultimar.

IV.4.3.1. Presentación de las mercancías

*Artículo 8 del
apéndice I del
Convenio*

*Artículo 233,
apartados 1 y 2,
del CAU*

El régimen de tránsito se considerará finalizado y las obligaciones del titular del régimen, cumplidas cuando estén disponibles en la aduana de destino las mercancías al amparo del régimen, el DAT y otra información exigida, de conformidad con la legislación aduanera.

En la práctica, la finalización del régimen se produce en el momento en que las mercancías, el DAT y otra información necesaria se presentan en la aduana de destino. Desde el punto de vista legal, implica que la presentación se ha efectuado de conformidad con las disposiciones legales en función del tipo de procedimiento utilizado, es decir, ordinario o simplificado ⁽¹⁰⁾. Ambas acciones competen al titular del régimen y son su principal obligación.

⁽¹⁰⁾ Además de la definición general relativa a la finalización del régimen, existen una serie de disposiciones específicas que

Cuando finaliza el régimen, también se extinguen las obligaciones del titular del régimen en el marco de dicho régimen. Cualquier hecho o incumplimiento de las obligaciones que se produzca con posterioridad a esa fecha estará relacionado con otros destinos y otras normas aduaneras distintas de las vinculadas al tránsito. Aunque ello no implica que la responsabilidad (financiera u otra) del titular del régimen deje de cuestionarse tras el fin del régimen, esto solo sucederá cuando exista una relación con la operación de tránsito previa.

*Artículo 8
del apéndice I del
Convenio*

*Artículo 233,
apartado 3, del
CAU*

Además del titular del régimen, hay otras personas con obligaciones en el régimen de tránsito. Tanto el transportista como toda persona que reciba las mercancías y que tenga conocimiento de que se encuentran acogidas al régimen de tránsito serán también responsables de presentarlas intactas en la aduana de destino en el plazo prescrito y habiendo respetado las medidas adoptadas por las autoridades aduaneras para garantizar su identificación.

Las mercancías, el DAT y otra información exigida deberán presentarse en la aduana de destino. Dicha presentación se llevará a cabo durante el horario oficial de apertura de la aduana (por lo que respecta a las simplificaciones, véase la parte VI).

La presentación de las mercancías deberá tener lugar dentro del plazo fijado por la aduana de partida. La fecha límite para llevarla a cabo figura en la casilla D del DAT.

Este plazo fijado por la aduana de partida será obligatorio para las autoridades competentes de los países por cuyo territorio circulen las mercancías durante la operación de tránsito. Las autoridades competentes, incluida la aduana de destino, no podrán modificar este plazo (para más información, véase la parte IV.2.3.6).

La aduana de destino utilizará el NRM para extraer del NCTS los datos remitidos mediante el mensaje IE001.

El mensaje IE006 se remitirá a la aduana de partida una vez que el funcionario competente de la aduana de destino haya registrado el NRM en el NCTS, a fin de informar a la aduana de partida de la llegada de las mercancías. El mensaje se transmitirá el día en que se presenten las mercancías y el DAT en la aduana de destino.

Cuando en la aduana de partida se haya efectuado el levante de las mercancías para el tránsito dentro del NCTS, pero en el momento de la llegada de dichas mercancías el NCTS en la aduana de destino no

establecen condiciones especiales con arreglo a las cuales el procedimiento finaliza o se considera finalizado en el marco de regímenes como los que se aplican al destinatario autorizado y el régimen de tránsito aéreo/marítimo y el régimen de tránsito para el transporte de mercancías mediante instalaciones de transporte fijas (para más información, véase la parte V).

esté operativo, dicha aduana de destino pondrá fin al régimen basándose en el DAT y llevará a cabo los registros necesarios en el NCTS cuando este entre de nuevo en funcionamiento, a fin de proceder a la ultimación del régimen de tránsito.

IV.4.3.2. Control de la finalización del régimen de tránsito

Artículo 47 del apéndice I del Convenio Tras la presentación de las mercancías, del DAT y de otra información exigida, **la aduana de destino** registrará la llegada e introducirá la siguiente información en el NCTS:

- Artículo 188 del CAU*
1. el NRM (el número de registro de la operación de tránsito);
 2. la fecha de llegada;
- Artículos 308 a 309 del AE*
3. en caso de incidencias durante el transporte de las mercancías (por ejemplo: nuevos precintos, transbordo), todos los datos pertinentes que figuren en el DAT (si no han sido registrados ya por anteriores aduanas).

La aduana de destino decidirá si deben examinarse las mercancías o no y conservará el DAT. El examen se llevará a cabo utilizando la información del mensaje IE001 enviado por la aduana de partida.

La aduana de destino consignará el correspondiente código del resultado del control en el mensaje IE018 y lo enviará a la aduana de partida. La aduana de destino registrará el siguiente código respecto a los resultados del control:

1. Se indicará el código «A1» (Conforme) cuando la aduana de destino lleve a cabo un control físico de las mercancías (completo o parcial) y no se detecten discrepancias. Además del control físico de las mercancías, como mínimo deberán verificarse los siguientes aspectos:
 - el número de matrícula de los medios de transporte en el momento de la partida y en destino, comparando los datos de la declaración con los disponibles en destino;
 - el estado de los precintos, de haberlos.
2. El código «A2» (Considerado conforme) se indicará en los siguientes casos:
 - cuando la aduana de destino efectúe un control exclusivamente documental (sin control físico de las mercancías) y no se detecten discrepancias o cuando no realice ningún control. La verificación del estado de los precintos, sin el control físico de las mercancías, también se

registrará con el código «A2», siempre que los precintos estén intactos.

- cuando las mercancías se entreguen a un destinatario autorizado, la aduana de destino decida no efectuar ningún control de las mercancías o documentos y el mensaje «Observaciones sobre la descarga» (IE044) no muestre ninguna discrepancia.

Se recomienda que, en el caso del código «A2», la aduana de destino envíe el mensaje IE018 el mismo día de la presentación de las mercancías en la aduana de destino o, a más tardar, al siguiente día hábil.

3. El código «A5» (Discrepancias) se indicará en los siguientes casos:

- a) cuando se detecten pequeñas discrepancias pero estas no hayan generado una deuda.

Ejemplos:

- precintos rotos, dañados o en falta;
- mercancías entregadas fuera de plazo;
- identidad/nacionalidad incorrecta del medio de transporte;
- no proceder a las anotaciones necesarias correspondientes a los incidentes producidos durante la circulación de las mercancías;
- irregularidades en el peso sin manipulación visible de las mercancías (pequeñas diferencias de peso redondeando el peso).

- b) cuando se detecten pequeñas discrepancias, procede aplicar una multa administrativa sobre la base de la normativa nacional.

- c) cuando se detecte exceso de mercancías (iguales o de otro tipo) como mercancías no declaradas y cuando no sea posible determinar el estatuto de la Unión de dichas mercancías o su estatuto como mercancías de la Parte contratante.

En caso de que las mercancías declaradas en una declaración de tránsito se hayan entregado en la aduana de destino, el hecho de que se detecte un exceso de mercancías no impedirá que la aduana de partida ultime el régimen y cancele la circulación. A partir de entonces podrá procederse al levante de las mercancías declaradas originalmente. Por lo que respecta al exceso de mercancías, la aduana de destino aclarará la situación.

La aduana de destino deberá incluir una descripción detallada de las discrepancias en el mensaje IE018. Toda información consignada en el recuadro de texto libre se redactará, en la medida de lo posible, en una lengua que la aduana de partida pueda entender.

4. El Código «B1» (No conforme) implica la existencia de discrepancias importantes que impiden la ultimación del régimen de tránsito. La operación de tránsito no se cancela en el NCTS y el titular del régimen y el fiador siguen siendo responsables hasta la resolución del caso. En consecuencia, el código solo deberá utilizarse en situaciones debidamente justificadas en las que falten mercancías (todas ellas o una parte) o hechos similares, como por ejemplo diferencias significativas entre las mercancías presentadas en destino y la descripción que figura en la declaración (tipo y cantidad).

Hay dos tipos de código B1:

- a) el código «B1» (No conforme) con la mención «En espera de la resolución de discrepancias» se registrará cuando durante el control físico o documental en la aduana se detecte que el número de mercancías es inferior al previsto o que las mercancías presentadas no son las declaradas y la aduana de destino sospeche que podría deberse a un error o negligencia en el lugar de partida.

La aduana de destino:

- deberá pedir a la aduana de partida que investigue la irregularidad, en particular, mediante el examen de los documentos presentados por el titular del régimen/declarante y su comparación con los datos de la declaración; y
- no efectuará el levante de las mercancías del tránsito.

La operación de tránsito pasa a estar en situación de «En espera de la resolución de discrepancias». El proceso se suspende en la aduana de partida hasta que se aclaren las irregularidades.

Una vez resuelto el caso, la aduana de partida informará a la aduana de destino, remitiéndole el mensaje «Notificación de resolución de divergencias» (IE020) con el código «1».

Entonces se procederá al levante de las mercancías del tránsito y la operación se ultimaré, finalmente, cuando la aduana de destino la cancele en el NCTS.

*Artículo 112 y
artículo 114,
apartado 1, del
apéndice I del
Convenio*

*Artículo 79,
artículo 87,
apartados 1 y 4,
y artículo 124,
apartado 1,
letras g) y h), del
CAU*

Si el caso no está resuelto, la aduana de partida informará a la aduana de destino, remitiéndole el mensaje «Notificación de resolución de divergencias» (IE020) con el código «0». Después de recibir el mensaje, o en caso de que no se reciba en el plazo de seis días naturales desde el envío del mensaje IE018 con la mención, la aduana de destino iniciará su propia investigación para resolver el caso ⁽¹¹⁾.

- b) El código «B1» (No conforme) sin la mención «En espera de la resolución de discrepancias» se registrará cuando durante el control físico o documental en aduana se detecte que el número de mercancías es inferior al previsto o que las mercancías presentadas son diferentes y la aduana de destino no sospeche que podría deberse a un error o una negligencia en el lugar de partida.

La aduana de destino iniciará su propia investigación para esclarecer el caso.

Por lo que respecta a la deuda a que se refieren el punto 3 (exceso de mercancías) y el punto 4, letras a) y b), existen dos posibilidades:

- se ha incurrido en una deuda con arreglo al artículo 79 del Código/artículo 112, apartado 1, letra b), del apéndice I del Convenio (incumplimiento de una condición para la inclusión de las mercancías en los regímenes de tránsito de la Unión o común; sustracción de las mercancías a la vigilancia aduanera) y debe abonarse;
- se originó una deuda, pero se ha extinguido de conformidad con el artículo 124, apartado 1, letras g) y h), del Código y el artículo 103 del AD/artículo 112, apartado 2, del apéndice I del Convenio.

La extinción de la deuda se produce cuando:

- ✓ la sustracción de las mercancías al régimen de tránsito o el incumplimiento de las condiciones establecidas para la inclusión de las mercancías en el régimen de tránsito o para la utilización de dicho régimen se derive de la destrucción total o la pérdida irremediable de dicha mercancía por una causa que dependa de su propia naturaleza o como consecuencia de un caso fortuito o de

⁽¹¹⁾ Si la aduana de partida se encuentra en los siguientes países: BG, CH, CZ, ES, MK y RS, utilícese el código indicado. En otros países, el procedimiento es diferente y, con independencia del código indicado en el mensaje IE020, la operación se cancela automáticamente en el sistema. Esto implica que la tramitación ulterior se efectúa fuera del NCTS. En consecuencia, se recomienda utilizar para estos países el código «B1» con la mención únicamente cuando la aduana de destino esté totalmente convencida de que el hecho de que el número de mercancías sea inferior al previsto o de que las mercancías presentadas no sean las declaradas se debe a un error o una negligencia en el lugar de partida y deberá ser la aduana de partida la que resuelva la situación.

fuerza mayor, o por instrucción de las autoridades aduaneras;

- ✓ el incumplimiento que llevó al nacimiento de la deuda no tenga efectos significativos para el adecuado funcionamiento del régimen de tránsito y no constituya tentativa de fraude, y se realicen *a posteriori* todos los trámites necesarios para regularizar la situación de las mercancías.

El artículo 103 del AD precisa que uno de los casos de dicho incumplimiento es cuando se haya restablecido posteriormente la vigilancia aduanera para mercancías que no formen parte formalmente de una declaración de tránsito, pero que anteriormente estuvieran en depósito temporal o hubieran sido incluidas en un régimen especial junto con mercancías formalmente incluidas en dicho régimen de tránsito ⁽¹²⁾.

Para más información, véase la parte VIII.2.3.2.

En ambos casos (se haya extinguido la deuda o no), la aduana de destino continuará su investigación y se atenderá a lo dispuesto en el artículo 87, apartado 1, del Código/artículo 114, apartado 1, del apéndice I del Convenio para determinar cuál es la autoridad aduanera competente para recaudar la deuda o incluso para tomar una decisión sobre la extinción de la deuda. Para más información, véanse las partes VIII.2.1, VIII.2.2, VIII.2.3 y VIII.3.2.

Cuando se asuma que la aduana de destino es la responsable de la recaudación, esta deberá solicitar la transferencia de dicha responsabilidad de la aduana de partida enviando el mensaje IE150 (Solicitud de recaudación). Para más información, véanse las partes VIII.3.3.3, VIII.3.3.4 y VIII.3.3.5.

Una vez recaudada la deuda, si la aduana responsable del cobro no es la aduana de partida, deberá informar a dicha aduana del cobro mediante el envío del mensaje IE152 (Notificación de ejecución de la recaudación).

Cuando la deuda aduanera sea inferior a 10 000 euros, se considerará que la deuda nació en el Estado miembro en que se efectuó la verificación, por lo que la aduana de destino será responsable de la recaudación (artículo 87, apartado 4, del Código) ⁽¹³⁾. No obstante, sigue siendo necesario el envío de los mensajes IE150/151 para que la aduana de destino pueda iniciar el procedimiento de recaudación. Una vez

⁽¹²⁾ Exclusivamente en el régimen de tránsito de la Unión.

⁽¹³⁾ Exclusivamente en el régimen de tránsito de la Unión.

finalizada la recaudación, la aduana de destino enviará el mensaje IE152 a la aduana de partida. Para más información, véase la parte VIII.3.3.5.

En los casos a que se refieren los puntos 1, 3 y 4, la aduana de destino deberá enviar el mensaje IE018 a más tardar:

- el tercer día posterior al día de la presentación de las mercancías en la aduana de destino o en otro lugar (en casos excepcionales este plazo podrá ampliarse hasta seis días, por ejemplo, cuando haya varios días festivos);
- el sexto día posterior al día en que el destinatario autorizado haya recibido las mercancías.

IV.4.4. Situaciones específicas

En el presente apartado se facilita información sobre las situaciones específicas del régimen de tránsito en la aduana de destino. Estas situaciones son las siguientes:

- expedición de un recibo (apartado IV.4.4.1);
- emisión de una prueba alternativa (apartado IV.4.4.2);
- presentación de las mercancías y los documentos fuera de los días y las horas de apertura de la aduana de destino y en un lugar distinto (apartado IV.4.4.3);
- irregularidades (apartado IV.4.4.4);
- cambio de aduana de destino (apartado IV.4.4.5).

IV.4.4.1. Expedición de un recibo

El servicio de aduanas entregará un recibo (TC11) a petición de la persona que presente las mercancías y el DAT en la aduana de destino. Dicho recibo, sin embargo, no podrá servir de prueba alternativa de la finalización del régimen.

*Artículo 46
del apéndice I del
Convenio*

*Artículo 306,
apartado 5, del AE*

El recibo tiene dos funciones importantes: en primer lugar, informar al titular del régimen de que el transportista ha entregado las mercancías y los documentos en la aduana de destino; en segundo lugar, desempeña un papel importante si se inicia una investigación por no haber recibido la aduana de partida el mensaje IE006. En esos casos, el titular del régimen puede presentar el recibo en la aduana de partida para comunicar en qué aduana se han presentado las mercancías y los documentos. De esta forma, se dota de mayor eficacia al procedimiento de investigación.

*Anexo B10 del
apéndice III del
Convenio*

El recibo debe ajustarse al modelo TC11 que figura en el anexo B10 del apéndice III del Convenio y en el anexo 72-03 del AE.

*Anexo 72-03 del
AE*

La persona que solicite el recibo deberá cumplimentarlo antes de presentarlo, para su visado, ante el funcionario competente en la aduana de destino.

OPERADORES ECONÓMICOS

La persona que solicite la expedición de un recibo en la aduana de destino cumplimentará el formulario TC11 de manera legible, consignando en él los siguientes datos:

- el lugar, el nombre y el número de referencia de la aduana de destino;
- la categoría de las mercancías, según lo especificado en el correspondiente DAT (T1, T2, T2F);
- el NRM;
- el lugar, el nombre y el número de referencia de la aduana de partida;
- el lugar.

El recibo puede incluir asimismo información adicional sobre las mercancías. El titular del régimen puede, por ejemplo, desear dejar constancia de la dirección a la que el transportista de las mercancías remitirá el recibo una vez visado por las autoridades aduaneras. La aduana de destino no está obligada a remitir el recibo por correo, pero podrá hacerlo si lo juzga necesario. Normalmente, el titular del régimen solicitará al transportista que le remita el recibo. La dirección a la que debe remitirse podrá figurar en el reverso del recibo.

ADUANA

Cuando se solicite un recibo, la aduana de destino deberá:

- comprobar que se ha utilizado el formulario correcto, es decir, el TC11;
- comprobar que sea legible;
- comprobar si se ha cumplimentado debidamente;
- comprobar si existen circunstancias que no permitan extender el recibo;
- si todo está en orden, extender el recibo a la persona que lo haya solicitado.

IV.4.4.2. Emisión de una prueba alternativa

*Artículo 45,
apartado 4,
del apéndice I del
Convenio*

El titular del régimen puede pedir a las autoridades aduaneras una prueba alternativa en la copia del DAT de que el régimen de tránsito ha finalizado correctamente y de que no se ha detectado ninguna irregularidad. Dicha prueba puede entregarse en el momento de la presentación de las mercancías y el DAT en la aduana de destino.

*Artículo 308,
apartado 2, del AE*

Nota: en la parte VII, apartado 3.3.1, se ofrece información detallada sobre la aceptación de la prueba alternativa por parte de la aduana de partida.

OPERADORES ECONÓMICOS

Con el fin de obtener una prueba alternativa, según lo previsto en el artículo 45, apartado 4, del apéndice I del Convenio y en el artículo 308 del AE, en su caso, puede presentarse en la aduana de destino, para su visado, una copia del DAT y de la lista de artículos.

La copia, que podrá ser una fotocopia, deberá:

- llevar la mención «Copia»;
- llevar el sello de la aduana de destino, la firma del funcionario competente, la fecha y la mención siguiente: «Prueba alternativa – 99202».

En el anexo 8.3 figura la mención «Prueba alternativa» en todos los idiomas oficiales.

ADUANA

La aduana de destino deberá visar el DAT y la lista de artículos, en su caso. Dicho visado podrá realizarse mediante un sistema informático, si bien deberá quedar claro para la aduana del país de partida que se trata de un original.

La aduana de destino solo visará la prueba alternativa si no ha detectado irregularidades. El DAT deberá llevar el sello, la firma del funcionario competente y la fecha.

La persona que presente la prueba alternativa, junto con las mercancías y el DAT, será considerada la representante del titular del régimen. La aduana de destino entregará el ejemplar visado del DAT a esta persona.

IV.4.4.3. Presentación de las mercancías y los documentos fuera de los días y las horas de apertura y en un lugar distinto de la aduana de destino

*Artículo 45,
apartado 1, del
apéndice I del*

Por norma general, las mercancías, el DAT y la información exigida deberán presentarse:

Convenio

- en la aduana de destino; y
- durante los días y las horas de apertura fijados.

*Artículo 306,
apartado 1, del AE*

No obstante, dicha aduana podrá, a petición del titular del régimen o de otra persona que presente las mercancías, permitir la presentación fuera del horario oficial de apertura o en un lugar distinto.

IV.4.4.4. Irregularidades

IV.4.4.4.1. Irregularidades en los precintos

Solamente se procederá al levante para el régimen de tránsito común/de la Unión de aquellas mercancías que se hayan precintado. La aduana de destino deberá comprobar si los precintos están intactos. Si han sido manipulados, la mencionada aduana lo indicará en el mensaje IE018 que envíe a la aduana de partida.

ADUANA

La aduana de destino examinará el estado de los precintos y dejará constancia en el NCTS del estado de estos. Si los precintos faltaran o estuvieran deteriorados o si existieran pruebas de que han sido manipulados, se recomienda encarecidamente que las autoridades aduaneras examinen las mercancías y registren la información en el NCTS.

IV.4.4.4.2. Otras irregularidades

La aduana de destino deberá registrar en el NCTS la irregularidad detectada para informar a la aduana de partida. Esta evaluará los hechos presentados y establecerá las medidas adecuadas que deban adoptarse.

Es posible que en la aduana de destino se constate la existencia de diferencias entre las mercancías declaradas en el NCTS y las mercancías que realmente se presentan en esa aduana. Cada uno de los casos debe considerarse de forma individual, ya que existe la posibilidad de que se haya producido un error en la aduana de partida.

ADUANA

La aduana de destino deberá:

- registrar el NRM; e
- indicar toda posible irregularidad en el mensaje (IE018).

IV.4.4.5. Cambio de la aduana de destino/desvío

*Artículo 47,
apartado 2, del
apéndice I del
Convenio*

La operación de tránsito podrá finalizar en una aduana distinta de la prevista en la declaración de tránsito. Esta última se convertirá entonces en la aduana de destino.

*Artículo 306,
apartado 4, y
artículo 307,
apartado 2, del AE*

El NCTS indicará que la aduana de destino efectiva no ha recibido el mensaje IE001 en relación con el NRM presentado, por lo que dicha aduana remitirá el mensaje «Solicitud de aviso anticipado de llegada» (IE002).

Si la aduana de partida localiza la operación a través del NRM, enviará el mensaje «Respuesta al aviso anticipado de llegada» (IE003). La aduana de destino aceptará el cambio de aduana y enviará el mensaje IE006 a la aduana de partida.

Si la aduana de partida no localiza la operación a través del NRM, incluirá en el mensaje IE003 los motivos (códigos 1 a 4) por los que no puede enviarse el mensaje IE001. El NCTS no autorizará la llegada y se lo notificará al operador económico en destino mediante el mensaje «Notificación del rechazo del aviso anticipado de llegada» (IE021). La negativa podrá deberse a lo siguiente:

1. la mercancía y el DAT ya han llegado a otra aduana de destino;
2. la aduana de partida ha suspendido la operación;
3. no se puede identificar el NRM (por razones técnicas o debido a irregularidades); u
4. otros motivos.

Pueden darse tres situaciones posibles:

1. La nueva aduana de destino se encuentra en la misma Parte contratante/el mismo Estado miembro que el consignado en la declaración de tránsito:

ADUANA

La aduana de destino deberá:

- registrar el NRM;
- pedir información sobre la declaración a la aduana de partida, basándose en el NRM, mediante el envío del mensaje IE002;
- enviar el mensaje IE006 a la aduana de partida;
- comprobar el plazo, el estado de los precintos (si los hubiera) y el itinerario (si se especifica);

- decidir el grado de control necesario;
- registrar los resultados del control en el NCTS, si son positivos;
- enviar el mensaje IE018 a la aduana de partida.

La aduana de partida deberá, una vez recibido el mensaje IE006, informar a la aduana de destino declarada y a la aduana o las aduanas de paso declaradas (pero no utilizadas) mediante el mensaje «Expedición del aviso de llegada» (IE024) de que la operación de tránsito ha finalizado.

2. La nueva aduana de destino se encuentra en una Parte contratante/Estado miembro distinto del consignado en la declaración de tránsito:

ADUANA

La aduana de destino deberá:

- registrar el NRM;
- pedir información sobre la declaración a la aduana de partida, basándose en el NRM, mediante el envío del mensaje IE002;
- enviar el mensaje IE006 a la aduana de partida;
- comprobar el plazo, el estado de los precintos (si los hubiera) y el itinerario (si se especifica);
- decidir el grado de control necesario;
- registrar los resultados del control en el NCTS, si son positivos;
- enviar el mensaje IE018 a la aduana de partida.

La aduana de partida deberá, una vez recibido el mensaje IE006, informar a la aduana de destino declarada y a la aduana o las aduanas de paso declaradas (pero no utilizadas) mediante el mensaje «Expedición del aviso de llegada» (IE024) de que la operación de tránsito ha finalizado.

3. La nueva aduana de destino se encuentra en una Parte contratante/Estado miembro distinto del consignado en el DAT, que contiene una de las siguientes menciones:

— En caso de tránsito común:

- DG0 («Exportación desde un país sometida a restricciones»);

o

- DG1 («Exportación desde un país sujeta al pago de derechos»).

— En caso de tránsito de la Unión:

- DG0 («Exportación desde la UE sometida a restricciones»);

o

- DG1 («Exportación desde la UE sujeta al pago de derechos»).

ADUANA

La aduana de destino deberá:

- registrar el NRM;
- pedir información sobre la declaración a la aduana de partida, basándose en el NRM, mediante el envío del mensaje IE002;
- mantener las mercancías bajo control aduanero y decidir si:
 - se autoriza su traslado a la Parte contratante/Estado miembro con jurisdicción sobre la aduana de partida; o
 - se deniega el traslado hasta que se reciba de la aduana de partida una autorización específica por escrito que permita su levante.

IV.4.5. Presentación de las mercancías y el DAT fuera de plazo

*Artículo 45,
apartado 2, del
apéndice I del
Convenio*

En caso de que la presentación de las mercancías y el DAT se haya llevado a cabo tras la expiración del plazo fijado por la aduana de partida, se considerará que el titular del régimen o el transportista han cumplido el plazo cuando demuestren a satisfacción de la aduana de destino que no son responsables del retraso.

*Artículo 306,
apartado 3, del AE*

Los documentos siguientes constituyen pruebas de que el plazo ha expirado por situaciones imprevistas no imputables al titular del régimen ni al transportista:

- recibo expedido por la policía (por ejemplo, en caso de accidente o robo);
- recibo expedido por un servicio médico (por ejemplo, en caso de asistencia médica);
- recibo expedido por un servicio de asistencia en carretera (por ejemplo, en caso de reparación de un vehículo);
- cualquier prueba de retraso provocado por una huelga, por condiciones meteorológicas adversas o por cualquier otra circunstancia imprevista.

No obstante, corresponde a la aduana de destino decidir la validez de la prueba.

IV.4.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado)

IV.4.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas

IV.4.8. Anexos

IV.4.8.1. Mensajes estructurados y contenido del intercambio de información

Anexo suprimido, puesto que ha dejado de ser pertinente.

IV.4.8.2. Códigos de país

IV.4.8.3. Códigos de los embalajes

CAPÍTULO 5. ANDORRA, SAN MARINO Y LOS TERRITORIOS EXCLUIDOS DEL TERRITORIO FISCAL DE LA UNIÓN

IV.5.1. Introducción

En los capítulos anteriores se describía el régimen de tránsito ordinario. El capítulo 5 presenta los arreglos de tránsito específicos que existen entre:

- la Unión Europea y Andorra (apartado IV.5.2);
- la Unión Europea y San Marino (apartado IV.5.3);
- la Unión Europea y sus territorios fiscales especiales (apartado IV.5.4).

El apartado IV.5.5 trata de las excepciones.

El apartado IV.5.6 está reservado a las instrucciones nacionales específicas.

El apartado IV.5.7 está reservado para uso exclusivo de las aduanas.

Los anexos se recogen en el apartado IV.5.8.

IV.5.2. Andorra

En el presente apartado se facilita la siguiente información:

- los antecedentes y la legislación (IV.5.2.1);
- los trámites (IV.5.2.2).

IV.5.2.1. Antecedentes y legislación

En 1990, la Comunidad Económica Europea y Andorra establecieron una unión aduanera mediante un Acuerdo en forma de Canje de Notas ⁽¹⁴⁾. Esta unión aduanera se aplica al comercio de mercancías de los capítulos 25 a 97 del Sistema Armonizado (SA).

⁽¹⁴⁾ Acuerdo en forma de Canje de Notas entre la Comunidad Económica Europea y el Principado de Andorra, firmado el 28 de junio de 1990 (DO L 374 de 31.12.1990, p. 14).

La Decisión n.º 1/96 del Comité Mixto CE-Andorra ⁽¹⁵⁾ amplió el régimen de tránsito comunitario establecido en el Código Aduanero Comunitario y en sus disposiciones de aplicación al comercio en el ámbito de la unión aduanera. Esta Decisión fue sustituida posteriormente por la Decisión n.º 1/2003 del Comité Conjunto CE-Andorra ⁽¹⁶⁾. El 1 de mayo de 2016, el régimen de tránsito de la Unión sustituyó al régimen de tránsito comunitario, dado que el código aduanero de la Unión y sus actos delegados y de ejecución son sucesores del Código Aduanero Comunitario y sus disposiciones de aplicación.

IV.5.2.2. Trámites

IV.5.2.2.1. Mercancías incluidas en los capítulos 1 a 24 del Sistema Armonizado

Las exportaciones e importaciones de mercancías de estos capítulos con destino o procedentes de Andorra se tratarán como exportaciones o importaciones de terceros países.

Por consiguiente, se presentará una declaración en aduana, con las abreviaturas EX (exportaciones) e IM (importaciones) en la casilla 1.

Ejemplos ⁽¹⁷⁾:

a) Exportación de mercancías de la Unión con destino a Andorra

— Productos agrícolas con restituciones a la exportación

Se presentará una declaración de exportación EX1 (en la aduana del Estado miembro de exportación). El documento de acompañamiento de exportación (DAE) deberá presentarse en la aduana de salida de la Unión (aduanas francesa o española).

— Productos agrícolas sin restituciones a la exportación

Se presentará una declaración de exportación EX1 (en la aduana del Estado miembro de exportación). El DAE deberá presentarse en la

⁽¹⁵⁾ Decisión n.º 1/96 del Comité Mixto CE-Andorra, de 1 de julio de 1996, relativa a determinados métodos de cooperación administrativa para la aplicación del Acuerdo en forma de Canje de Notas entre la Comunidad Económica Europea y el Principado de Andorra y al tránsito de mercancías entre las Partes (DO L 184 de 24.7.1996, p. 39).

⁽¹⁶⁾ Decisión n.º 1/2003 del Comité Mixto CE-Andorra, de 3 de septiembre de 2003, sobre las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para el buen funcionamiento de la Unión Aduanera (DO L 253 de 7.10.2003, p.3).

⁽¹⁷⁾ Dichos ejemplos se refieren al transporte por carretera.

aduanas de salida de la Unión (aduanas francesa o española).

— *Mercancías sujetas a impuestos especiales para las cuales se ha emitido un documento administrativo electrónico (e-DA) que las acompaña a la frontera*

Se presentará una declaración de exportación EX1 (en la aduana del Estado miembro de exportación). El DAE y el e-DA deberán presentarse en la aduana de salida de la Unión (aduanas francesa o española).

— *Productos agrícolas con restituciones a la exportación y sujetos a impuestos especiales, para los cuales se ha emitido un e-DA que los acompaña hasta la frontera*

Se presentará una declaración de exportación EX1 (en la aduana del Estado miembro de exportación). El DAE y el e-DA deberán presentarse en la aduana de salida de la Unión (aduanas francesa o española).

b) Importación al territorio aduanero de la Unión de productos agrícolas procedentes de Andorra

En la aduana de entrada de la Unión, las mercancías se incluyen en un régimen aduanero, como el despacho a libre práctica o el régimen de tránsito externo de la Unión (T1), cuando la aduana de destino se halle en la Unión.

Nota: los productos originarios de Andorra, tal y como se definen en el Acuerdo de la Unión Aduanera, están exentos de los derechos de importación de la Unión, siempre y cuando se importen al amparo de un certificado de circulación EUR.1 o de una declaración en factura extendida por el exportador (título II del Acuerdo de Unión Aduanera).

c) Tránsito por el territorio aduanero de la Unión con destino a Andorra

Se presentará una declaración de tránsito para el régimen de tránsito externo de la Unión (T1) en el punto de entrada en la Unión (por ejemplo, en Bélgica) con objeto de expedir las mercancías procedentes de terceros países a Andorra.

d) Tránsito entre dos puntos de la Unión pasando por Andorra

El régimen de tránsito de la Unión no cubre el paso por Andorra,

por lo que se necesitará un régimen (andorrano) aparte.

El régimen de tránsito de la Unión quedará suspendido en el territorio de Andorra, siempre que el paso por este país se efectúe al amparo de un documento único de transporte.

Cuando no exista un documento único de transporte que cubra el paso por Andorra, el régimen de tránsito de la Unión finalizará en el punto de salida de la Unión para entrar en Andorra.

IV.5.2.2.2. Mercancías incluidas en los capítulos 25 a 97 del Sistema Armonizado

La Decisión n.º 1/2003 establece la base para la aplicación, con las modificaciones necesarias (*mutatis mutandis*), del régimen de tránsito comunitario establecido en el Código Aduanero Comunitario y en sus disposiciones de aplicación al comercio, entre la Comunidad y Andorra, de las mercancías clasificadas en los capítulos 25 a 97 del Sistema Armonizado. El 1 de mayo de 2016, el régimen de tránsito comunitario quedó sustituido por el régimen de tránsito de la Unión establecido en el código aduanero de la Unión y sus actos delegados y de ejecución, sucesores del Código Aduanero Comunitario y sus disposiciones de aplicación al comercio.

En el comercio entre los Estados miembros de la Unión y Andorra, los trámites aduaneros se deberán hacer de forma similar a la situación que existía antes de la creación, en 1993, del mercado único. Por consiguiente, se presentará una declaración en aduana, con las abreviaturas EX (exportaciones) e IM (importaciones) en la casilla 1.

En este contexto, habrá que distinguir los casos siguientes:

- mercancías en libre práctica, tal y como se definen en el Acuerdo de Unión Aduanera, que circulen al amparo del régimen de tránsito interno de la Unión (T2) o se transporten con la prueba del estatuto aduanero de mercancías de la Unión;
- mercancías que no se encuentren en libre práctica y que circulen al amparo del régimen de tránsito externo de la Unión (T1) [véase el ejemplo que figura en la letra b) del apartado 2.2.1];

- el caso específico de los productos a los que se refiere el Reglamento (CE) n.º 3448/93 ⁽¹⁸⁾ que viajan acogidos al régimen de tránsito externo de la Unión (T1) [véase el ejemplo que figura en la letra c)].

La garantía constituida bajo el régimen de tránsito de la Unión deberá tener validez tanto en la Unión como en Andorra. No se deberá eliminar la mención «Principado de Andorra» de los compromisos del fiador y los certificados de garantía.

Ejemplos:

a) Expedición de mercancías que se encuentran en libre práctica [no recogidas en el Reglamento (CE) n.º 3448/93] de la Unión a Andorra y viceversa

- Una aduana situada en un Estado miembro/en Andorra se encargará de los trámites de expedición: emisión de una declaración de exportación EX1 y de una declaración para el régimen de tránsito interno de la Unión (T2); o
- los trámites de expedición se efectuarán en la frontera UE/Andorra: las mercancías circularán en libre práctica hasta la frontera, donde se emitirá una declaración de exportación EX1, siempre que se presente la prueba del estatuto aduanero de mercancías de la Unión.

No obstante, cabe señalar que la aduana fronteriza que haga las veces de aduana de salida podrá negarse a incluir las mercancías en el régimen de tránsito si este régimen finaliza en la aduana fronteriza vecina.

b) Expedición de mercancías que no se encuentran en libre práctica [no recogidas en el Reglamento (CE) n.º 3448/93] de la Unión a Andorra y viceversa

Las mercancías que no estén en libre práctica se transportarán al amparo del régimen de tránsito externo de la Unión (T1) hasta la aduana de destino en Andorra o en la Unión.

c) Caso específico de las mercancías mencionadas en el Reglamento (CE) n.º 3448/93

⁽¹⁸⁾ Reglamento (CE) n.º 3448/93 del Consejo, de 6 de diciembre de 1993, por el que se establece el régimen de intercambios aplicable a determinadas mercancías resultantes de la transformación de productos agrícolas (DO L 318 de 20.12.1993, p. 18). Los productos son, entre otros: manitol, sorbitol, caseína, caseinatos y otros derivados de la caseína, dextrinas y colas de dextrina, almidones y féculas o colas de almidón o de fécula, recubrimientos y aprestos preparados a base de sustancias amiláceas.

Los procedimientos anteriormente descritos se aplicarán sin perjuicio de lo siguiente:

- Productos agrícolas transformados de la Unión expedidos desde la Unión a Andorra y que gocen de restituciones a la exportación

Emisión de una declaración de exportación EX1 y de una declaración para el régimen de tránsito externo de la Unión (T1).

- Productos agrícolas transformados que se encuentren en libre práctica en Andorra y se expidan a la Unión

Estos productos circularán al amparo del régimen de tránsito externo de la Unión (T1).

Cuando las autoridades aduaneras de la Unión deban cargar el elemento variable, el DAT de la declaración para el régimen de tránsito externo (T1) se visará con la siguiente mención subrayada en rojo: «Cobrar únicamente el elemento agrícola – Acuerdo CEE-Andorra».

Otros regímenes de tránsito

El régimen común de tránsito no se aplica al comercio con Andorra.

Andorra no es Parte contratante del Convenio TIR.

Cuadro recapitulativo de los regímenes seleccionados (tránsito, exportación, importación)		
Mercancías de los capítulos 1 a 24 del Sistema Armonizado		
	Mercancías procedentes de la UE	Mercancías procedentes de Andorra
Con restituciones a la exportación	EX1	
Sin restituciones a la exportación	EX1 o T1 ⁽¹⁹⁾	
Sujetas a impuestos	EX1 + e-DA	

⁽¹⁹⁾ Situación de tránsito de mercancías no pertenecientes a la Unión que circulan por el territorio aduanero de la Unión.

especiales		
Sujetas a impuestos especiales y con restituciones a la exportación	EX1 + e-DA	
Todas las mercancías		IM4 ⁽²⁰⁾ (+ EUR.1) (para despacho a libre práctica) o T1

Mercancías de los capítulos 25 a 97 del Sistema Armonizado [excepto los productos recogidos en el Reglamento (CE) n.º 3448/93]		
	Mercancías procedentes de la UE	Mercancías procedentes de Andorra
Mercancías en libre práctica	EX1 + T2 (T2F) (en la aduana interna) o T2L, T2LF o el documento de efecto equivalente + EX1 (en la frontera)	EX1 + T2 (T2F) (en la aduana interna) o T2L, T2LF o el documento de efecto equivalente + EX1 (en la frontera)
Mercancías que no están en libre práctica	T1	T1 (tránsito) o «IM4» (para despacho a libre práctica)

Productos agrícolas mencionados en el Reglamento (CE) n.º 3448/93		
	Mercancías procedentes de la UE	Mercancías procedentes de Andorra
Con restituciones a la exportación	EX1 + T1	
En libre práctica		T1 + mención «Cobrar únicamente el elemento agrícola – Acuerdo CEE-Andorra»

⁽²⁰⁾ El despacho a libre práctica se efectuará en la aduana de entrada en la Unión.

IV.5.3. San Marino

En el presente apartado se facilita la siguiente información:

- los antecedentes y la legislación (IV.5.3.1);
- los trámites (IV.5.3.2).

IV.5.3.1. Antecedentes y legislación

En 1992, la CE y San Marino firmaron un Acuerdo interino de comercio y unión aduanera ⁽²¹⁾ que el 1 de abril de 2002 quedó sustituido por el Acuerdo de cooperación y de unión aduanera ⁽²²⁾. Esta unión aduanera se aplica a las mercancías de los capítulos 1 a 97 del arancel aduanero común (AAC).

La Decisión n.º 4/92 del Comité de cooperación CEE-San Marino ⁽²³⁾ estableció las disposiciones aplicables a la circulación de mercancías entre la Comunidad y San Marino. La Decisión, que se aplica desde el 1 de abril de 1993, fue modificada por la Decisión n.º 1/2002 ⁽²⁴⁾, que entró en vigor el 23 de marzo de 2002.

La Decisión n.º 1/2010 ⁽²⁵⁾ del Comité de cooperación UE-San Marino incluye una lista actualizada de las aduanas italianas autorizadas a llevar a cabo trámites aduaneros en relación con las mercancías destinadas a San Marino.

IV.5.3.2. Trámites

La Decisión n.º 4/92, en su versión modificada, coordina los métodos de cooperación administrativa entre San Marino y la UE para la aplicación de las normas del régimen de tránsito comunitario, que quedó sustituido el 1 de mayo de 2016 por el régimen de tránsito de la Unión (el CAU y los actos relacionados con el CAU son los sucesores del Código Aduanero Comunitario y

⁽²¹⁾ Acuerdo interino de comercio y de unión aduanera entre la Comunidad Económica Europea y la República de San Marino (DO L 359 de 9.12.1992, p. 14).

⁽²²⁾ Acuerdo de cooperación y de unión aduanera entre la Comunidad Económica Europea y la República de San Marino (DO L 84 de 28.3.2002, p. 43).

⁽²³⁾ Decisión n.º 4/92 del Comité de cooperación CEE-San Marino, de 22 de diciembre de 1992, relativa a determinados métodos de cooperación administrativa para la aplicación del Acuerdo interino y al procedimiento de reexpedición de las mercancías hacia la República de San Marino (DO L 42 de 19.2.1993, p. 34).

⁽²⁴⁾ Decisión n.º 1/2002 del Comité de cooperación CE-República de San Marino, de 22 de marzo de 2002, por la que se modifica la Decisión n.º 4/92 del Comité de cooperación CEE-San Marino, relativa a determinados métodos de cooperación administrativa para la aplicación del Acuerdo interino y al procedimiento de reexpedición de las mercancías hacia la República de San Marino (DO L 99 de 16.4.2002, p. 23).

⁽²⁵⁾ Decisión n.º 1/2010 «Ómnibus» del Comité de cooperación UE-San Marino, de 29 de marzo de 2010, por la que se establecen distintas normas de desarrollo del Acuerdo de cooperación y de unión aduanera entre la Comunidad Económica Europea y la República de San Marino (DO L 156 de 23.6.2010, p. 13).

sus disposiciones de aplicación).

Las mercancías que circulan en el ámbito de la unión aduanera entre la UE y San Marino (capítulos 1 a 97 del arancel aduanero común, a excepción de los «productos CECA») se rigen por las normas siguientes:

1. Mercancías transportadas desde las aduanas de la Unión designadas en Italia a San Marino

Las mercancías que circulan al amparo de un régimen de tránsito externo de la Unión (T1) con destino a San Marino se despacharán a libre práctica en una de las aduanas de la Unión italianas designadas ⁽²⁶⁾.

En la aduana designada, se comenzará un T2-SM (régimen de tránsito interno) o se emitirá un documento T2L-SM ⁽²⁷⁾ (estatuto aduanero de mercancías de la Unión) para cubrir su transporte a San Marino. Las autoridades competentes de San Marino finalizarán el régimen de tránsito interno T2-SM en el NCTS o visarán una copia del documento T2L-SM, según el caso, y lo devolverán a la aduana de partida en Italia (es decir, a una de las aduanas de la Unión designadas que figuran en la Decisión n.º 1/2010).

2. Mercancías transportadas de la Unión ⁽²⁸⁾ a San Marino

La prueba de que las mercancías se encuentran en libre práctica en la Unión se deberá presentar a las autoridades competentes de San Marino. Esta prueba podrá consistir en el DAT (T2 o T2F), en la prueba del estatuto aduanero de mercancías de la Unión original (T2L o T2LF) o en un documento de efecto equivalente [concretamente, el documento e-DA al que se refiere el Reglamento (CE) n.º 684/2009 de la Comisión].

3. Mercancías transportadas de San Marino a la Unión [excepto Italia ⁽²⁹⁾]

Las mercancías que se transporten de San Marino a la Unión deberán circular al amparo del régimen de tránsito interno (T2 o T2F) comenzado por las autoridades competentes de San Marino (la

⁽²⁶⁾ La lista de aduanas competentes figura en la Decisión n.º 1/2010 (DO L 156 de 23.6.2010). Se trata de las siguientes: Ancona, Bolonia, Forlì, Génova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Rávena, Rimini, Roma, Orio Al Serio, Milán, Taranto, Trieste y Venecia

⁽²⁷⁾ El documento T2L-SM se emitirá por triplicado con una de las menciones siguientes en cada uno de los tres ejemplares: *Rilasciato in tre esemplari – Délivré en trois exemplaires*. El original y una copia del documento T2L-SM se entregarán al interesado y una segunda copia se conservará en la aduana de partida.

⁽²⁸⁾ Los intercambios entre Italia y San Marino se realizan bajo un régimen fiscal (IVA).

⁽²⁹⁾ Ídem

aduanas de destino está situada en la Unión) o con la prueba del estatuto aduanero de mercancías de la Unión (T2L o T2LF) o un documento de efecto equivalente. El DAT, el documento T2L o T2LF o el documento de efecto equivalente deberá presentarse en la aduana de importación en la Unión como prueba de que las mercancías se encuentran en libre práctica en San Marino.

Cuando las mercancías que se hayan de presentar en la Unión hayan sido transportadas previamente a San Marino al amparo de un documento T2F o T2LF o de un documento de efecto equivalente [concretamente, el documento e-DA a que se refiere el Reglamento (CE) n.º 684/2009 de la Comisión], las autoridades de San Marino incluirán una referencia al documento que acompañaba a las mercancías en el momento de su llegada a San Marino.

No se deberá eliminar la mención «República de San Marino» de los compromisos del fiador y los certificados de garantía.

Nota: los «productos CECA» no entran en el ámbito de la unión aduanera. Por consiguiente, cuando entren en la Unión serán tratados como mercancías no en libre práctica.

4. Otros regímenes de tránsito

El régimen común de tránsito no se aplica al comercio con San Marino.

San Marino no es Parte contratante del Convenio TIR.

IV.5.4. Territorios fiscales especiales

En el presente apartado se facilita la siguiente información:

- los antecedentes y la legislación (IV.5.4.1);
- el régimen de tránsito interno de la Unión (IV.5.4.2);
- los documentos acreditativos del estatuto aduanero (IV.5.4.3).

IV.5.4.1. Antecedentes y legislación

Artículo 1, punto 35, del AE

Directiva 2006/112/CE

La denominación «territorios fiscales especiales» designa una parte del territorio aduanero de la Unión donde no son de aplicación las disposiciones de la Directiva 2006/112/CE del Consejo, de 28 de noviembre de 2006, relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido, o de la Directiva 2008/118/CE del Consejo, de 16 de

diciembre de 2008, relativa al régimen general de los impuestos especiales, y por la que se deroga la Directiva 92/12/CEE.

Los siguientes territorios constituyen los territorios fiscales especiales:

- Islas Canarias;
- los siguientes departamentos franceses de ultramar: Guadalupe, Martinica, Mayotte, Guayana Francesa, Reunión y San Martín;
- Monte Athos;
- Aland.

Para obtener información actualizada sobre estos territorios fiscales especiales, consúltese el siguiente enlace:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/territorial-status-eu-countries-and-certain-territories_en

Con el fin de controlar y tener en cuenta las cargas fiscales (IVA e impuestos especiales), las mercancías de la Unión que circulen con origen o destino o entre territorios no fiscales de la Unión estarán sujetas a los trámites siguientes:

- Cuando circulen mercancías de la Unión desde un territorio fiscal especial a otra parte del territorio aduanero de la Unión que no sea un territorio fiscal especial y la circulación finalice en un lugar situado fuera del Estado miembro por el que hayan entrado en esa parte del territorio aduanero de la Unión, dichas mercancías de la Unión circularán al amparo del régimen de tránsito interno de la Unión.

Ejemplos:

- 1) Las mercancías accedieron a la Unión en Francia, después se transportaron de Francia a las Islas Canarias y finalmente entraron en España. La circulación de mercancías entre las Islas Canarias y España se llevará a cabo al amparo del régimen de tránsito interno de la Unión.
2. Para las mercancías de la Unión transportadas en buque desde Aland a Suecia, no es necesario aplicar el régimen de tránsito interno de la Unión (T2F), dado que las mercancías circulan de un territorio fiscal especial directamente a un Estado miembro, donde permanecerán. Sin embargo, si las mismas mercancías se transportan posteriormente por

carretera a Dinamarca, que es otra parte del territorio aduanero de la Unión, se aplicará el régimen de tránsito interno de la Unión (T2F).

- No obstante, en otras situaciones (por ejemplo, las mercancías accedieron a la Unión en Francia, donde se despacharon a libre práctica, posteriormente se transportaron a las Islas Canarias y finalmente entraron de nuevo en Francia, o bien las mercancías de la Unión se transportaron directamente de Suecia a Aland), el régimen de tránsito interno (T2F) es facultativo. Las mercancías también pueden circular al amparo de la prueba del estatuto aduanero de mercancías de la Unión.

IV.5.4.2. Régimen de tránsito interno de la Unión

Artículos 47, 50, 52 y 53 del ADT

El régimen de tránsito interno de la Unión de las mercancías objeto del artículo 188 del AD se conoce como régimen T2F y se aplica del siguiente modo:

- Declaración de tránsito:

Se anotará el código T2F en la casilla 1 de la declaración de tránsito.

- Compañía aérea o marítima (declaración de tránsito en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea y marítima):

Se anotará el código T2F en el manifiesto correspondiente.

- Compañía aérea o marítima (documento de transporte electrónico/DTE como declaración de tránsito para la utilización del régimen de tránsito en relación con las mercancías transportadas por vía aérea y marítima):

Se anotará el código T2F respecto de las mercancías de la Unión en cuestión.

IV.5.5. Excepciones (*pro memoria*)

IV.5.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado)

IV.5.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas

IV.5.8. Anexos (*pro memoria*)

PARTE V. PROCEDIMIENTO DE CONTINUIDAD DE LAS ACTIVIDADES PARA EL TRÁNSITO COMÚN/DE LA UNIÓN

CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN

El procedimiento de continuidad de las actividades que se describe en esta parte se aplica en las situaciones en que el sistema informático de la aduana o el de los operadores comerciales no está operativo.

La aplicación del procedimiento de continuidad de las actividades está sujeta a una serie de **normas generales importantes**:

- El tratamiento de las operaciones de tránsito de acuerdo con el NCTS y en el marco del procedimiento de continuidad de las actividades se considerarán dos procedimientos claramente diferenciados. En consecuencia, todos los movimientos iniciados y ultimados en el NCTS deberán finalizarse en el marco del NCTS, mientras que los regímenes iniciados en el marco de un procedimiento de continuidad de las actividades deberán finalizarse con arreglo a las disposiciones que regulan la utilización de dicho procedimiento.
- Cuando se adopte la decisión de recurrir al procedimiento de continuidad de las actividades, es importante velar por que se anule toda declaración que se haya registrado en el NCTS pero no se haya seguido tramitando como consecuencia del fallo del sistema informático.

V.1.1. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente

Las fuentes legislativas son:

- artículo 26 del apéndice I del Convenio;
- artículo 6, apartado 3, letra b), del CAU;
- artículo 291 del AE;
- anexo II del apéndice I del Convenio;
- anexo 72-04 del AE.

V.1.2. Declaración de tránsito en caso de procedimiento de continuidad de las actividades

El procedimiento de continuidad de las actividades está basado en documentos en papel que sirven como declaraciones de tránsito.

V.1.3. Sello utilizado en caso de aplicarse el procedimiento de continuidad de las actividades

La declaración de tránsito en soporte papel utilizada para un procedimiento de continuidad de las actividades deberá ser reconocible por todas las partes implicadas en la operación de tránsito, a fin de evitar problemas en la aduana o las aduanas de paso y en la aduana de destino.

A tal fin, en los ejemplares de la declaración de tránsito en soporte papel deberá indicarse que se está aplicando un procedimiento de continuidad de las actividades mediante la colocación de un sello (dimensiones: 26 × 59 mm) en la casilla A del DUA o en la casilla NRM del DAT. Este sello podrá ir preimpreso en el DUA o el DAT.

- El documento será sellado por la aduana de partida cuando se aplique el procedimiento ordinario o por el expedidor autorizado cuando se utilice el procedimiento simplificado.
- El anexo V.1.8.1 recoge los sellos utilizados en el procedimiento de continuidad de las actividades en los diferentes idiomas de la Unión.

Nótese que son admisibles tanto el anterior sello introducido con el Reglamento (CEE) n.º 2913/92 del Consejo, por el que se aprueba el Código Aduanero Comunitario, como el nuevo sello introducido por el CAU. Se podrá seguir utilizando los sellos anteriores hasta el agotamiento de las existencias.

V.1.4. Fallo temporal del NCTS en la aduana de partida

Corresponderá a cada Administración nacional fijar las condiciones concretas en que las autoridades competentes deberán recurrir al procedimiento de continuidad de las actividades. No obstante, dichas condiciones deberán fijarse con antelación y ser comunicadas a los operadores económicos o puestas a su disposición.

V.1.5. Fallo temporal del sistema informatizado utilizado por el titular del régimen

En este apartado se comprenden los siguientes casos:

- el sistema informatizado del titular del régimen no está operativo;
- la conexión electrónica entre el sistema informatizado utilizado por el titular del régimen y el NCTS no está operativa.

El recurso al procedimiento de continuidad de las actividades deberá ser autorizado previamente por las autoridades aduaneras. A fin de obtener dicha autorización, el titular del régimen, independientemente de que utilice el procedimiento ordinario o el simplificado, deberá notificar a dichas autoridades por fax, correo electrónico u otros medios el motivo del recurso al procedimiento de continuidad de las actividades y la fecha de inicio del mismo.

Cuando las autoridades aduaneras tengan la certeza de que la conexión no está verdaderamente operativa, comunicarán al titular del régimen su autorización para utilizar el procedimiento de continuidad de las actividades. Además, podrán solicitar la aportación de pruebas al respecto o efectuar controles. No obstante, las autoridades aduaneras denegarán la autorización en caso de que el mismo titular del régimen comunique sistemáticamente la no disponibilidad del sistema.

La autoridad aduanera controlará la utilización del procedimiento de continuidad de las actividades, a fin de evitar que se abuse de él.

En caso de que un expedidor autorizado presente anualmente más de un 2 % de sus declaraciones de aduanas acogiéndose al procedimiento de continuidad de las actividades debido al fallo del sistema informatizado o de la conexión electrónica entre dicho sistema y el NCTS, se procederá a la revisión de su autorización a fin de determinar si sigue cumpliendo las condiciones correspondientes al procedimiento de continuidad de las actividades.

V.1.6. Procedimientos

V.1.6.1. Partida: procedimiento ordinario

De acuerdo con el procedimiento ordinario, el titular del régimen cumplimentará una declaración de tránsito en soporte papel y la presentará, junto con las mercancías, en la aduana de partida.

Para más información, véanse las partes V.2 y V.3.

La operación de tránsito se finalizará y ultimaré basándose en la declaración en papel.

ADUANA

Cuando se adopte la decisión de recurrir al procedimiento de continuidad de las actividades, conviene velar por que **se invalide** toda declaración que se haya registrado en el NCTS pero no se haya seguido tramitando como consecuencia de un fallo del sistema. El operador tendrá que facilitar información a las autoridades competentes cada vez que se envíe una declaración al sistema que, posteriormente, se tramite mediante el procedimiento de continuidad de las actividades.

En tales casos, los datos de tránsito con un NLR o un NRM asignado a la operación de tránsito se retirarán del NCTS.

V.1.6.2. Partida: expedidor autorizado

La autorización por parte de las autoridades aduaneras de la decisión de recurrir al procedimiento de continuidad de las actividades podrá notificarse mediante el medio acordado previamente por el expedidor autorizado y dichas autoridades.

El titular del régimen cumplimentará una declaración de tránsito en soporte papel.

Para más información, véase la parte VI.3.3.3.2.

Cuando el sistema informatizado del expedidor autorizado esté disponible de nuevo, dicha persona informará de ello a las autoridades aduaneras y, si resulta oportuno, comunicará información pormenorizada sobre los documentos en papel utilizados.

V.1.6.3. Destino: procedimiento ordinario

Cuando en la aduana de partida se haya efectuado el levante de las mercancías para el tránsito dentro del NCTS, pero en el momento de la llegada de dichas mercancías el sistema en la aduana de destino no esté operativo, la aduana de destino pondrá fin al régimen basándose en un DAT y llevará a cabo los registros necesarios en el NCTS cuando este entre de nuevo en funcionamiento. Esto permite que la aduana de partida ultime el régimen.

Siempre y cuando no se hayan detectado irregularidades, la aduana de destino aportará al titular del régimen o al transportista una prueba alternativa de que el régimen ha finalizado. Para más información, véase la parte V.6.4.2.

V.1.6.4. Destino: destinatario autorizado

En caso de que el NCTS no esté operativo en el destino, los destinatarios autorizados deberán seguir los procedimientos que les competen y contemplados en la parte VI.

V.1.7. Instrucciones nacionales específicas (reservado)

V.1.8. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas

V.1.9. Anexos

V.1.9.1. Sello utilizado en caso de aplicarse el procedimiento de continuidad de las actividades

A) Sello utilizado antes y después del 1 de mayo de 2016 (hasta agotamiento de existencias)

BG:	NCTS АВАРИЙНА ПРОЦЕДУРА <i>НЯМА НАЛИЧНИ ДАННИ В СИСТЕМАТА</i> <i>ЗАПОЧНАТА НА _____</i> <i>(Дата/час)</i>
CH:	NCTS FALLBACK PROCEDURE <i>NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM</i> <i>INITIATED ON _____</i> <i>(Date/hour)</i>
CS:	NCTS HAVARIJNÍ POSTUP <i>DATA NEJSOU V SYSTÉMU</i> <i>ZAHÁJEN DNE _____</i> <i>(Datum/hodina)</i>
DA:	NCTS NØDPROCEDURE <i>INGEN DATA TILGÆNGELIGE I SYSTEMET</i> <i>PÅBEGYNDT DEN _____</i> <i>(Dato/klokkeslæt)</i>
DE:	NCTS NOTFALLVERFAHREN <i>KEINE DATEN IM SYSTEM VERFÜGBAR</i> <i>Begonnen am _____</i> <i>(Datum/Uhrzeit)</i> Ticket-Nr: _____
EE:	NCTS ASENDUSTOIMING <i>Süsteemi andmed ei ole kättesaadavad</i> <i>Algatatud _____</i> <i>(Kuup/kellaeg)</i>
EL:	ΕΚΤΑΚΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ NCTS <i>ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΕΝ ΔΙΑΘΕΤΕΙ ΚΑΝΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟ</i> <i>ΑΡΧΙΣΕ ΣΤΙΣ _____</i> <i>(Ημερομηνία/ώρα)</i>
EN:	NCTS FALLBACK PROCEDURE <i>NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM</i> <i>INITIATED ON _____</i> <i>(Date/hour)</i>
ES:	PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIA PARA CASOS DE FALLO DEL NCTS <i>DATOS NO DISPONIBLES EN EL SISTEMA</i> <i>INICIADO EL _____</i> <i>(Fecha/hora)</i>

FI: **NCTS-VARAMENETTELY**
JÄRJESTELMÄ EI KÄYTETTÄVISSÄ
ALOITETTU _____
(pvm/kellonaika)

FR: **PROCÉDURE DE SECOURS NSTI**
AUCUNE DONNÉE DISPONIBLE DANS LE SYSTÈME
ENGAGÉE LE _____
(Date/heure)

HU: **NCTS TARTALÉK ELJÁRÁS**
NINCS ELÉRHETŐ ADAT A RENDSZERBEN
INDÍTVA _____
(Dátum/óra)

IS:

IT: **PROCEDURA DI RISERVA DEL NCTS**
DATI NON DISPONIBILI NEL SISTEMA
AVVIATA IL _____
(Data/ora)

LV: **DTKS ALTERNATĪVĀ PROCEDŪRA**
DATI SISTĒMĀ NAV PIEEJAMI
UZSĀKTS _____
(Datums/stunda)

LT: **NCTS ATSARGINĖ PROCEDŪRA**
SISTEMOJE DUOMENŲ NĖRA
PRADĖTA _____
(data/valanda)

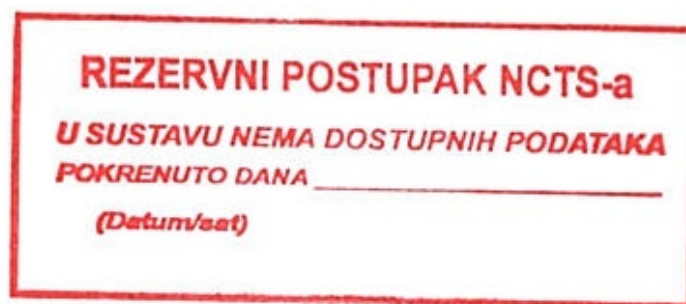
MK: **НКТС РЕЗЕРВНА ПОСТАПКА**
ТРАНЗИТ ВО УНИЈАТА/ЗАЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
НЕМА ДОСТАПНИ ПОДАТОЦИ ВО СИСТЕМОТ
ЗАПОЧНАТО НА _____
(датум/час)

MT: **PROCÉDURA TA' RIŻERVA NCTS**
L-EBDA DEJTA DISPONIBBLI FIS-SISTEMA
MIBDIJA FI _____
(Data/hin)

NL: **NOODPROCEDURE NCTS**
GEGEVENS NIET BESCHIKBAAR IN HET SYSTEEM
BEGONNEN OP _____
(Datum/uur)

NO: **NCTS FALLBACK PROCEDURE**
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
INITIATED ON _____
(Date/hour)

- PL: **PROCEDURA AWARYJNA NCTS**
DANE NIE SĄ DOSTĘPNE W SYSTEMIE
OTWARTO W DNIU _____
(data/godzina)
- PT: **PROCEDIMENTO DE CONTINGÊNCIA EM CASO DE FALHA DO NSIT**
DADOS NÃO DISPONÍVEIS NO SISTEMA
INICIADO A _____
(Data/hora)
- RO: **PROCEDURA DE REZERVĂ NCTS**
NICIO DATĂ DISPONIBILĂ ÎN SISTEM
INIȚIATĂ LA _____
(Data/ora)
- RS **NCTS РЕЗЕРВНИ ПОСТУПАК**
ТРАНЗИТ УНИЈЕ/ЗАЈЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
У СИСТЕМУ НЕМА ДОСТУПНИХ ПОДАТАКА
ПОКРЕНУТО ДАНА _____
(datum/час)
- SI: **ALTERNATIVNI POSTOPEK NCTS**
PODATKI V SISTEMU NISO NA VOLJO
ZAČETO DNE _____
(Datum/ura)
- SK: **NCTS HAVARIJNÝ STAV**
V SYSTÉME NIE SÚ K DISPOZÍCII ŽIADNE ÚDAJE
SPUSTENÝ _____
(Datum/hodina)
- SV: **RESERVROUTIN NÄR NCTS INTE FUNGERAR**
INGA DATA TILLGÄNGLIGA I SYSTEMET
INLEDD DEN _____
(Datum/klockslag)
- HR **Sello**



- TR **NCTS KAĞIT USULÜ**
BİRLİK TRANSİTİ/ORTAK TRANSİT
SİSTEMDE VERİ BULUNMAMAKTADIR
.....'DE BAŞLATILMIŞTIR
(Tarih/Saat)

B) El nuevo sello, utilizado a partir del 1 de mayo de 2016

BG:

TALITLUSPIDEVUSE PROTSEDUUR
LIIDU TRANSIIDIPROTSEDUUR/ÜHIS
TRANSIIDIPROTSEDUUR
SÜSTEEMI ANDMED EI OLE KÄTTESAADAVAD
ALGATATUD _____
(Kuupäev/kellaeg)

CS:

ZÁLOŽNÍ POSTUP
TRANZITNÍ REŽIM UNIE/SPOLEČNÝ TRANZITNÍ
REŽIM
DATA NEJSOU V SYSTÉMU
ZAHÁJEN DNE _____
(datum/hodina)

DA:

BEREDSKABSPROCEDURE
EU-FORSENDELSE/FÆLLES FORSENDELSE
INGEN TILGÆNGELIGE DATA I SYSTEMET
INDLEDT DEN _____
(Dato/tidspunkt)

DE:

BETRIEBSKONTINUITÄTSVERFAHREN
UNIONSVERSANDVERFAHREN/GEMEINSAMES
VERSANDVERFAHREN
KEINE DATEN IM SYSTEM VERFÜGBAR
EINGELEITET AM _____
(Datum/Uhrzeit)

EE:

TALITLUSPIDEVUSE PROTSEDUUR
LIIDU TRANSIIDIPROTSEDUUR/ÜHIS
TRANSIIDIPROTSEDUUR
SÜSTEEMI ANDMED EI OLE KÄTTESAADAVAD
ALGATATUD _____
(Kuupäev/kellaeg)

EL:

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ
ΕΝΩΣΙΑΚΗ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ/ΚΟΙΝΗ
ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΤΟ
ΣΥΣΤΗΜΑ
ΕΝΑΡΞΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΣΤΙΣ _____
(Ημερομηνία/ώρα)

EN:

BUSINESS CONTINUITY PROCEDURE
UNION TRANSIT/COMMON TRANSIT
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
INITIATED ON _____
(Date/hour)

ES:

**PROCEDIMIENTO DE CONTINUIDAD DE LAS
ACTIVIDADES**
TRÁNSITO DE LA UNIÓN/TRÁNSITO COMÚN
DATOS NO DISPONIBLES EN EL SISTEMA
INICIADO EL _____
(Fecha/hora)

FI:

**TOIMINNAN JATKUVUUTTA KOSKEVA
MENETTELY**
UNIONIN PASSITUS / YHTEINEN PASSITUS
JÄRJESTELMÄSSÄ EI OLE TIETOJA
ALOITETTU _____
(Pvm/kellonaika)

FR:

PLAN DE CONTINUITÉ DES OPÉRATIONS
TRANSIT DE L'UNION/TRANSIT COMMUN
AUCUNE DONNÉE DISPONIBLE DANS LE
SYSTÈME
ENGAGÉE LE _____
(Date/heure)

HU:

ÜZLETMENET-FOLYTONOSSÁGI ELJÁRÁS
UNIÓS/EGYSÉGES ÁRUTOVÁBBÍTÁS
A RENDSZERBEN NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE
ADAT
KEZDŐIDŐPONT _____
(Nap/óra)

IS:

IT:

PROCEDURA DI CONTINUITÀ OPERATIVA
TRANSITO UNIONALE/TRANSITO COMUNE
NESSUN DATO DISPONIBILE NEL SISTEMA
AVVIATA IL _____
(Data/ora)

LV:

DARBĪBAS NEPĀRTRAUKTĪBAS PROCEDŪRA
SAVIENĪBAS TRANZĪTS /KOPĒJAIS TRANZĪTS
DATI SISTĒMĀ NAV PIEEJAMI
SĀKUMA DATUMS _____
(Datums/laiks)

LT:

VEIKLOS TĘSTINUMO PROCEDŪRA
SAJUNGOS TRANZITAS/BENDRASIS TRANZITAS
SISTEMOJE DUOMENŲ NĖRA
PRADĖTA _____
(Data ir laikas)

**МК: ПОСТАПКА ЗА ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА
КОНТИНУИТЕТ ВО РАБОТЕЊЕТО
ТРАНЗИТ НА УНИЈАТА/ЗАЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
НЕМА ДОСТАПНИ ПОДАТОЦИ ВО СИСТЕМОТ
ЗАПОЧНАТО НА _____
(datum/час)**

MT:

**IL-PROCEDURA TAL-KONTINWITÀ
TAL-OPERAT**
IT-TRANŻITU TAL-UNJONI/IT-TRANŻITU KOMUNI
L-EBDA DEJTA DISPONIBBLI FIS-SISTEMA
INBDIET NHAR _____
(Id-data/il-hin)

NL:

BEDRIJFSCONTINUÏTEITSPROCEDURE
UNIEDOUANEVERVOER/GEMEENSCHAPPELIJK
DOUANEVERVOER
GEEN GEGEVENS BESCHIKBAAR IN HET
SYSTEEM
BEGONNEN OP _____
(Datum/uur)

NO:

BUSINESS CONTINUITY PROCEDURE
UNION TRANSIT/COMMON TRANSIT
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
INITIATED ON _____
(Date/hour)

PL:

PROCEDURA CIĄGŁOŚCI DZIAŁANIA
PROCEDURA TRANZYTU UNIJNEGO/WSPÓLNA
PROCEDURA TRANZYTOWA
DANE NIE SĄ DOSTĘPNE W SYSTEMIE
OTWARTO W DNIU _____
(data/godzina)

PT:

**PROCEDIMENTO DE CONTINUIDADE DAS
ATIVIDADES**
TRÂNSITO DA UNIÃO/TRÂNSITO COMUM
DADOS NÃO DISPONÍVEIS NO SISTEMA
INICIADO EM _____
(Data/hora)

RO:

**PLANUL DE ASIGURARE A CONTINUITĂȚII
ACTIVITĂȚII**
TRANZIT UNIONAL/TRANZIT COMUN
NU EXISTĂ DATE DISPONIBILE ÎN SISTEM
INIȚIAT LA DATA _____
(Data/ora)

SI:

POSTOPEK NEPREKINJENEGA POSLOVANJA
TRANZIT UNIJE / SKUPNI TRANZIT
PODATKI V SISTEMU NISO NA VOLJO
SPROŽEN DNE _____
(Datum/ura)

SK:

**PLÁN NA ZABEZPEČENIE KONTINUITY
ČINNOSTÍ**
COLNÝ REŽIM TRANZITU ÚNIE/SPOLOČNÝ
TRANZITNÝ REŽIM
V SYSTÉME NIE SÚ DOSTUPNÉ ŽIADNE ÚDAJE
ZAČATÝ _____
(dátum/hodina)

SV:

KONTINUITETSPLAN UNIONSTRANSITERING/GEMENSAM TRANSITERING INGA DATA ÄR TILLGÄNGLIGA I SYSTEMET INLEDD DEN _____ (Datum/klockslag)

HR:

POSTUPAK OSIGURAVANJA KONTINUITETA POSLOVANJA PROVOZ UNIJE / ZAJEDNIČKI PROVOZ PODACI NISU RASPOLOŽIVI U SUSTAVU POKRENUĆ DANA _____ (Datum/sat)

TR:

İŞ SÜREKLİLİĞİ USULÜ BİRLİK TRANSİT/ORTAK TRANSİT SİSTEMDE VERİ BULUNMAMAKTADIR'DE BAŞLATILMIŞTIR (Tarih/Sat)

**RS: ОСИГУРАЊЕ КОНТИНУИТЕТА ПОСТУПКА
ТРАНЗИТ УНИЈЕ/ЗАЈЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
У СИСТЕМУ НЕМА ДОСТУПНИХ ПОДАТАКА
ПОКРЕНУТО ДАНА _____
(датум/час)**

CAPÍTULO 2. INSTRUCCIONES GENERALES EN RELACIÓN CON EL DOCUMENTO ÚNICO ADMINISTRATIVO Y EL DOCUMENTO DE ACOMPAÑAMIENTO DE TRÁNSITO

<i>Artículo 3, letras d) y v), del apéndice I del Convenio</i>	La parte V trata del procedimiento de continuidad de las actividades basado en la utilización del documento único administrativo (DUA) o del documento de acompañamiento de tránsito (DAT) como declaraciones de tránsito en soporte papel. Se divide en seis capítulos:
<i>Artículo 5, apartado 12, y artículo 6, apartado 3, letra b), del CAU</i>	El capítulo 3 trata del procedimiento de declaración de tránsito ordinaria.

El capítulo 4 describe los trámites en la aduana de partida.

El capítulo 5 trata de los incidentes durante el transporte.

El capítulo 6 describe los trámites en la aduana de destino.

Nota:

Cabe destacar que la expresión «**declaración de tránsito**» tiene dos acepciones. En primer lugar, se entiende por «**declaración de tránsito**» la declaración por la cual una persona manifiesta, en la debida forma y con arreglo a los procedimientos establecidos, su voluntad de incluir una mercancía en el régimen de tránsito. En segundo lugar, se trata del documento utilizado como declaración de tránsito, es decir, los «**ejemplares del DUA o del DAT**» requeridos. En los capítulos siguientes, la expresión «declaración de tránsito» se utilizará en su primera acepción, y el formulario exigido será el «DUA» o el «DAT».

CAPÍTULO 3. LA DECLARACIÓN DE TRÁNSITO ORDINARIA

V.3.1. Introducción

El presente capítulo describe el procedimiento de continuidad de las actividades basado en el uso del DUA o del DAT como declaración de tránsito en soporte papel.

El apartado V.3.2 presenta los aspectos teóricos generales y la legislación relativa a la declaración de tránsito ordinaria.

El apartado V.3.3 describe el procedimiento de la declaración de tránsito ordinaria desde la carga de las mercancías hasta la cumplimentación y la firma de la declaración.

El apartado V.3.4 aborda las situaciones específicas relativas al procedimiento de la declaración de tránsito.

El apartado V.3.5 recoge las excepciones a las normas generales.

El apartado V.3.6 está reservado a las instrucciones nacionales específicas.

El apartado V.3.7 está reservado para uso exclusivo de las administraciones aduaneras.

En el apartado V.3.8 figuran los anexos del capítulo 3.

V.3.2. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente

La declaración de tránsito en soporte papel es la declaración en aduana por la cual las mercancías se incluyen en el régimen de tránsito. Se puede presentar mediante los siguientes formularios:

- un documento único administrativo (DUA); o
- un DUA impreso en papel virgen por el sistema informatizado del operador económico; o
- un documento de acompañamiento de tránsito (DAT), complementado, de ser necesario, con una lista de artículos (LdA).

En ese caso, el DAT no llevará un NRM.

Las fuentes legislativas sobre el procedimiento de declaración de tránsito utilizando el DUA y el DAT son las siguientes:

- Convenio del DUA;
- apéndice I del Convenio:
 - ✓ artículo 3, letras c) y v), y artículo 26;
- apéndice III del Convenio:
 - ✓ título III, artículos 5 y 6;
 - ✓ anexos A3, A4, A5 y A6;
 - ✓ anexos B1, B4, B5 y B6;
- artículo 5, apartado 12, y artículo 6, apartado 3, letra b), del CAU;
- apéndices B1-B6, C1, D1, F1 y F2 del anexo 9 del ADT;
- capítulos III y IV del anexo 72-04 del AE.

V.3.3. Procedimiento de declaración

Este apartado aporta información en relación con:

- declaraciones de tránsito en soporte papel en forma de DUA e impresos complementarios DUA-BIS (apartado V.3.3.1);
- listas de carga, impreso en el que se extienden y utilización (apartado V.3.3.2);
- declaraciones de tránsito en soporte papel en forma de DAT (apartado V.3.3.3);
- envíos mixtos (apartado V.3.3.4);
- firma de la declaración de tránsito (apartado V.3.3.5).

V.3.3.1. Declaración de tránsito en soporte papel

V.3.3.1.1. Impresos y forma de cumplimentar la declaración de tránsito en soporte papel en el DUA

El DUA se compone de ejemplares numerados del siguiente modo:

- un juego de ocho ejemplares numerados de forma consecutiva (del 1 al 8); o
- un juego de cuatro ejemplares numerados de forma consecutiva (1/6, 2/7, 3/8 y 4/5).

El DUA se podrá complementar, siempre que sea necesario, con impresos DUA-BIS complementarios o con listas de carga. Los impresos DUA-BIS están numerados como los juegos de ejemplares normales:

- un juego de ocho ejemplares numerados del 1 BIS al 8 BIS;
- un juego de cuatro ejemplares numerados 1/6 BIS, 2/7 BIS, 3/8 BIS y 4/5 BIS.

El apartado V.3.3.1.2 ofrece más información sobre las listas de carga.

Para la declaración de tránsito en soporte papel deberán utilizarse tres ejemplares del DUA: los ejemplares n.º 1, n.º 4 y n.º 5.

- El ejemplar n.º 1 se conservará en la aduana de partida una vez realizado el registro de la declaración.
- El ejemplar n.º 4 acompañará a las mercancías hasta la aduana de destino, que lo archivará.
- El ejemplar n.º 5 acompañará a las mercancías hasta la aduana de destino, la cual lo devolverá al país de partida una vez finalizado el régimen de tránsito.

En caso de que se emplee el juego de cuatro ejemplares para la declaración de tránsito en soporte papel, se deberán utilizar dos juegos: los ejemplares n.º 1 y n.º 4 de un juego y el ejemplar n.º 5 del otro. Para indicar qué ejemplares de cada juego no se utilizan se tachará al margen el número del ejemplar no utilizado. Por ejemplo, tachar el n.º 6 del ejemplar 1/6 significa que el ejemplar utilizado es el n.º 1.

Título I, artículos 5 y 6, del apéndice

Los impresos del DUA empleados como declaración de tránsito deberán cumplir los requisitos técnicos que figuran a continuación, salvo cuando la declaración se realice por medio del sistema

III del Convenio informatizado del operador económico.

*Anexo II del
Convenio del DUA*

*Apéndices B1-B6,
C1 y D1 del anexo
9 del ADT*

Por norma general, las declaraciones de tránsito en soporte papel se redactarán en el DUA, ya sea por escrito (a mano, cumplimentadas de forma legible, con tinta y en mayúsculas) o mediante un sistema informatizado del operador económico. No obstante, se podrá autorizar, siempre que se reúnan determinadas condiciones, la impresión del DUA por medios informáticos públicos o privados y, de ser necesario, en papel virgen (véase más información en el apéndice C1 del anexo 9 del ADT/anexo B6 del apéndice III del Convenio).

*Anexo II del
apéndice 3 del
Convenio del DUA*

Los ejemplares del DUA contienen casillas obligatorias, que habrá que rellenar para cumplimentar una declaración de tránsito en soporte papel, y casillas opcionales.

*Anexo B6 del
apéndice III del
Convenio*

Solo se exige la cumplimentación del primer ejemplar del DUA (superior). Dado que el documento utilizado se extenderá en papel autocopiante, la información facilitada aparecerá en los demás ejemplares.

*Apéndice C1 del
anexo 9 del ADT*

La declaración de tránsito deberá redactarse en uno de los idiomas oficiales de las Partes contratantes aceptable por las autoridades competentes del país de partida.

Con el fin de evitar retrasos en la aduana de partida/destino (o en la aduana de paso), es muy importante que los operadores económicos cumplimenten correctamente el DUA.

La aduana de partida deberá verificar que el DUA se haya cumplimentado de forma correcta y legible y que el sello de la aduana de partida esté estampado claramente en la declaración.

ADUANA

La cumplimentación de las casillas del DUA indicadas con las letras mayúsculas B, C, D (/J), E (/J), F, G e I corresponderá a las autoridades aduaneras. Ahora bien, la parte izquierda de la casilla I puede ser utilizada por el destinatario autorizado para realizar anotaciones.

Los impresos no deberán presentar tachaduras ni enmiendas. Las eventuales rectificaciones se deberán realizar tachando las

<i>Anexo II del apéndice 3 del Convenio del DUA</i>	indicaciones erróneas y añadiendo, en su caso, las deseadas. Cualquier rectificación así realizada deberá estar visada por su autor y por las aduanas. Estas podrán, llegado el caso, exigir la presentación de una nueva declaración.
<i>Apéndice C1 del anexo 9 del DAT</i>	No obstante, no se permitirá ninguna rectificación una vez que las autoridades competentes hayan informado de su intención de examinar las mercancías tras recibir la declaración de tránsito, hayan comprobado la inexactitud de los datos de la declaración o hayan efectuado el levante de las mercancías para el tránsito.
<i>Artículo 173 del CAU</i>	El DUA podrá complementarse, en su caso, mediante uno o varios impresos complementarios conocidos como impresos DUA-BIS.
<i>Artículo 31 del apéndice I del Convenio</i>	Los DUA-BIS podrán utilizarse en los siguientes casos: • cuando la declaración se refiera a más de un artículo; o • cuando un envío contenga mercancías T1, T2 y T2F. En tal caso, los impresos DUA-BIS se utilizarán (al igual que las listas de carga) para registrar los datos de las mercancías correspondientes a cada estatuto aduanero (T1, T2 o T2F). El DUA deberá, además, contener un resumen de los impresos DUA-BIS utilizados para registrar las mercancías correspondientes a cada estatuto aduanero. Los impresos DUA-BIS forman parte de la declaración de tránsito y deben cumplir los mismos criterios técnicos. Las instrucciones para cumplimentar el DUA también se aplicarán a los impresos DUA-BIS. <u>Nota:</u> no se puede utilizar una combinación de impresos DUA-BIS y listas de carga.
<i>Anexo I del apéndice 3 del Convenio del DUA</i>	
<i>Apéndice B3 del anexo 9 del ADT</i>	

V.3.3.1.2. Impreso y cumplimentación de las listas de carga

<i>Anexos B4 y B5 del apéndice III del Convenio</i>	Las listas de carga podrán utilizarse como parte descriptiva del DUA empleado como declaración de tránsito.
<i>Anexo II del ADT</i>	La utilización de listas de carga no afectará a las obligaciones relativas a los trámites de expedición/exportación ni a ningún régimen en vigor en el país de destino o aplicable a los impresos utilizados para tales trámites.
<i>Capítulos III y IV del anexo 72-04</i>	Solamente podrá utilizarse como lista de carga el anverso del

del AE

formulario.

El número de ejemplares de la lista de carga debe coincidir con el de los que compongan el impreso de la declaración a la que esta se refiera.

OPERADORES ECONÓMICOS

1. Cada partida que figure en una lista de carga deberá ir precedida de un número de orden.
2. A cada partida le seguirán, en su caso, las referencias exigidas por la legislación, en particular, las de los documentos, certificados y autorizaciones presentados.
3. Se deberá trazar una línea horizontal tras la última anotación. Los espacios en blanco restantes se tacharán de modo que sea imposible añadir nada después.
4. Cuando una lista de carga se utilice para el envío de mercancías de varios tipos, la casilla 31 («Bultos y denominación de las mercancías») del DUA no se utilizará para indicar las marcas y la numeración, el número y los tipos de bultos ni la descripción de mercancías. No obstante, en esta casilla se anotará, según el caso, el número de orden y el código (T1, T2, T2F) de las listas de carga adjuntas.

ADUANA

La aduana de partida anotará el número de registro en la lista de carga. Este número será el mismo que el del DUA al que esta se refiere. El número se deberá consignar mediante un sello con el nombre de la aduana de partida o a mano. En este último caso, deberá ir acompañado del sello de la aduana de partida. La firma del funcionario de aduanas es, no obstante, facultativa.

Las autoridades competentes podrán permitir al titular del régimen utilizar listas de carga especiales que no cumplan todas las condiciones anteriores de las listas de carga.

Dichas listas solo podrán utilizarse si:

- están elaboradas por empresas que utilizan un sistema de tratamiento electrónico de datos para mantener sus registros comerciales;
- están diseñadas y cumplimentadas de tal forma que las

autoridades competentes puedan utilizarlas sin dificultad;

- incluyen, para cada partida, la información exigida en las listas de carga ordinarias.

Cuando dos o más listas de carga acompañen a un único DUA, cada una de ellas incluirá un número de orden asignado por el titular del régimen. El número total de listas de carga deberá indicarse en la casilla 4 del DUA («Lista de carga»).

V.3.3.1.3. Impreso y cumplimentación de la declaración de tránsito en soporte papel en forma de DAT

Anexos A3, A4, A5 y A6 del apéndice III del Convenio

El impreso del documento de acompañamiento de tránsito (DAT) se podrá utilizar como declaración de tránsito en soporte papel, complementado, de ser necesario, con la lista de artículos (LdA).

Apéndices F1 y F2 del anexo 9 del ADT

El DAT debe cumplimentarse por escrito (a mano, cumplimentado de forma legible, con tinta y en mayúsculas) o mediante un sistema informatizado del operador económico. Se cumplimentarán todas las casillas obligatorias para la declaración de tránsito de conformidad con el anexo B6 del apéndice III del Convenio/apéndice C1 del anexo 9 del ADT.

Cuando se utilice el DAT como declaración de tránsito en soporte papel, no se asignará ningún NRM a la operación de tránsito. En su lugar, se utilizará el número de referencia nacional para el procedimiento de continuidad de las actividades y se consignará en el DAT en la esquina superior derecha.

Cuando una operación de tránsito incluya varios artículos de mercancía, se adjuntará una o varias listas de artículos al DAT. La lista de artículos incluirá el mismo número de referencia de una declaración de tránsito que el consignado en el DAT al que va adjunta. Se cumplimentará la lista de artículos de conformidad con el anexo A5 del apéndice III del Convenio/apéndice F2 del anexo 9 del ADT.

Las casillas de la lista de artículos son ampliables en sentido vertical. El número máximo de artículos en una declaración de tránsito es 99.

V.3.3.1.4. Envíos mixtos

Artículo 28 del apéndice I del Convenio

En caso de que en una misma declaración de tránsito figure un envío compuesto por mercancías no pertenecientes a la Unión acogidas al régimen de tránsito T1 y mercancías de la Unión al amparo del régimen T2/T2F, el DUA se complementará con impresos DUA-BIS (véase el apartado V.3.3.2.2) o con listas de carga (véase el apartado

Artículo 294 del AE

*Apéndice D1 del
anexo 9 del ADT*

Anexo B del AE

V.3.3.2.3) adjuntos al mismo. El DUA ofrecerá información común y el resumen de los impresos DUA-BIS o de las listas de carga utilizadas para las mercancías de estatuto distinto. En cada impreso DUA-BIS o lista de carga figurarán mercancías del mismo estatuto aduanero. Cuando el código «T-» aparezca en la tercera subdivisión de la casilla 1 del DUA, en la tercera subdivisión de la casilla 1 («Declaración») del impreso DUA-BIS deberá constar el código «T1 *bis*», «T2 *bis*» o «T2F *bis*», según el caso.

Si se usa el DAT como declaración de tránsito en soporte papel, se indicará el código «T-» en la subdivisión derecha de la casilla 1 y se consignará el código pertinente (T1, T2 o T2F) para cada partida en la lista de artículos en la casilla 1/3.

Salvo que el envío sea mixto, las casillas 31 («Descripción de las mercancías») no utilizadas deberán tacharse para evitar su utilización posterior.

En su defecto, podrán extenderse DUA o DAT separados (por ejemplo, un DUA/DAT T1 para las mercancías no pertenecientes a la Unión y un DUA/DAT T2 o T2F para las mercancías de la Unión).

Nota: puede suceder que mercancías de la Unión no incluidas en el régimen de tránsito (y que circulen por el territorio aduanero de la Unión) se transporten en los mismos medios que las mercancías incluidas en el régimen de tránsito. En tal caso, la declaración de tránsito solo incluirá las mercancías sujetas al régimen de tránsito.

V.3.3.1.5. Firma de la declaración de tránsito

*Anexo II del
apéndice I del
Convenio*

*Anexo 72-04 del
AE*

Al firmar la declaración de tránsito, el titular del régimen se responsabiliza de la exactitud de las indicaciones que en ella figuran, de la autenticidad de los documentos presentados y del cumplimiento del conjunto de las obligaciones inherentes a la entrada de las mercancías en el régimen de tránsito.

OPERADORES ECONÓMICOS

El propio titular del régimen o, en su caso, su representante habilitado deberá firmar la declaración de tránsito en la casilla 50 del DUA o del DAT.

*Anexo II del
apéndice I del
Convenio*

Podrá eximirse a los expedidores autorizados de firmar las declaraciones de tránsito que lleven impreso el sello especial. Esta exención podrá concederse siempre que el expedidor autorizado

*Anexos B6 y B9 del
apéndice III del
Convenio*

haya remitido previamente a la autoridad aduanera un compromiso escrito reconociéndose como titular del régimen para toda operación de tránsito efectuada al amparo de declaraciones de tránsito provistas del sello especial.

*Anexo 72-04 del
AE*

La declaración de tránsito sin firmar contendrá en la casilla reservada para la firma del titular del régimen la mención: «Dispensa de firma — 99207».

En la parte VI se ofrece más información sobre este procedimiento, que se considera una simplificación del régimen de tránsito ordinario.

V.3.4. Situaciones específicas (*pro memoria*)

V.3.4.1. Normas aplicables a las mercancías provistas de envases

Para más información, véase la parte IV.1.5.1.

V.3.4.2. Mercancías que lleven consigo los viajeros o que se encuentren en su equipaje

Para más información, véase la parte IV.1.5.2.

V.3.4.3. Transporte de mercancías de la Unión que tengan como destino un país de tránsito, procedan del mismo o lo atraviesen

Para más información, véase la parte IV.1.5.3.

V.3.4.4. Duplicados

En caso de robo, pérdida o destrucción de una declaración de tránsito o de un documento T2L/T2LF, la aduana que haya expedido el documento original podrá expedir un duplicado.

La parte interesada que solicite el duplicado deberá justificar debidamente la solicitud y declarar por escrito la devolución del original si se encuentra.

Los expedidores autorizados y los emisores autorizados también podrán expedir un duplicado de las declaraciones de tránsito o de los documentos T2L/T2LF siempre que:

- hayan expedido el documento original;
- hayan presentado una solicitud debidamente justificada a la autoridad competente para disponer de autorización para expedir un duplicado del original; y
- la autoridad competente haya aceptado la solicitud.

Las aduanas evaluarán el riesgo de abuso y, en particular, investigarán las solicitudes recurrentes.

El duplicado llevará en letras mayúsculas: i) la mención «DUPLICADO»; ii) el sello de la aduana, del expedidor autorizado o del emisor autorizado que expida el duplicado; y iii) la firma de la persona competente.

V.3.5. Excepciones (*pro memoria*)

V.3.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado)

V.3.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas

V.3.8. Anexos

CAPÍTULO 4. TRÁMITES EN LA ADUANA DE PARTIDA

V.4.1. Introducción

El apartado V.4.2 presenta los aspectos teóricos generales sobre los trámites en la aduana de partida, así como información general sobre las fuentes legislativas.

El apartado V.4.3 describe el procedimiento en la aduana de partida.

El apartado V.4.4 trata de las situaciones específicas.

El apartado V.4.5 recoge las excepciones a las normas generales.

El apartado V.4.6 está reservado a las instrucciones nacionales específicas.

El apartado V.4.7 está reservado para uso exclusivo de las administraciones aduaneras.

En el apartado V.4.8 figuran los anexos del capítulo 4.

V.4.2. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente

El régimen de tránsito se inicia en la aduana de partida con la presentación de la declaración de tránsito en soporte papel (en forma del DUA o el DAT) y de las mercancías.

Las fuentes legislativas son las siguientes:

- artículo 26 del apéndice I del Convenio;
- artículo 6, apartado 3, letra b), del CAU;
- artículo 291 del AE;
- anexo II del apéndice I del Convenio;
- anexo 72-04 del AE.

V.4.3. Descripción del procedimiento en la aduana de partida

En el presente capítulo se facilita la siguiente información:

- la presentación de la declaración de tránsito en soporte papel (apartado V.4.3.1);
- la presentación de una garantía (apartado V.4.3.2);
- la admisión, el registro y el visado de la declaración de tránsito en soporte papel (apartado V.4.3.3);
- la rectificación de la declaración de tránsito en soporte papel

- (apartado V.4.3.4);
- la invalidación de la declaración de tránsito en soporte papel (apartado V.4.3.5);
- la verificación de la declaración de tránsito en soporte papel (apartado V.4.3.6);
- el itinerario (apartado V.4.3.7);
- los plazos (apartado V.4.3.8).
- las medidas de identificación (apartado V.4.3.9);
- el levante de las mercancías para el tránsito (apartado V.4.3.10).

V.4.3.1. Presentación de la declaración de tránsito en soporte papel

La presentación de la declaración de tránsito en soporte papel y de todos los documentos que la acompañan, junto con las mercancías, en la aduana de partida deberá tener lugar en los días y las horas de apertura de la misma. Sin embargo, esta aduana podrá autorizar, a petición del titular del régimen, la presentación en otra fecha y lugar.

OPERADORES ECONÓMICOS

En la aduana de partida deberán presentarse los documentos que se enumeran a continuación:

- los ejemplares n.º 1, n.º 4 y n.º 5 del DUA, debidamente cumplimentados. Los formularios DUA-BIS o las listas de carga que se utilicen deberán adjuntarse al DUA;
- dos ejemplares del DAT, complementados, en su caso, con la lista de artículos;
- una garantía (cuando se exija: véase la parte III);
- otros documentos necesarios, en su caso.

ADUANA

La aduana de partida deberá:

- comprobar si los ejemplares n.º 1, n.º 4 y n.º 5 del DUA están debidamente cumplimentados y, en caso de que se utilicen impresos DUA-BIS o listas de carga, si estos se adjuntan al DUA;
- comprobar si los dos ejemplares del DAT están debidamente cumplimentados y, en caso de que se utilice una lista de artículos, si esta se adjunta al DAT;
- comprobar la validez y la cuantía de la garantía;
- comprobar otros documentos necesarios.

V.4.3.2. Presentación de una garantía

*Artículo 9 del
apéndice I del
Convenio*

Para iniciar un régimen de tránsito es necesaria una garantía (salvo en los casos de exención previstos por la ley o por una autorización).

*Artículo 89,
apartado 2, del
CAU*

En la parte III se ofrece información más amplia sobre las garantías.

ADUANA

La aduana de partida comprobará que:

- los datos de la garantía indicados en la casilla n.º 52 del DUA o del DAT coinciden con los de los documentos de garantía presentados;
- la cuantía de la garantía es suficiente;
- la garantía es válida en todas las Partes contratantes implicadas en la operación de tránsito;
- la garantía se presenta en nombre del titular del régimen designado en la casilla n.º 50 del DUA o del DAT;
- la garantía no ha expirado (los certificados TC31 y TC33 siguen siendo válidos);
- el período de validez de un año a partir de la fecha de expedición no ha expirado (validez del título TC32);
- la firma de la declaración en la casilla n.º 50 del DUA o del DAT coincide con la que figura en el reverso del certificado de garantía global TC31 o del certificado de dispensa de garantía TC33.

Deberán presentarse los documentos originales de la garantía.

Cuando se trate de una garantía individual en forma de títulos, el título de garantía TC32 se conservará y se adjuntará al ejemplar n.º 1 del DUA o a un primer ejemplar del DAT.

Cuando se trate de una garantía individual en forma de compromiso, este se conservará y se adjuntará al ejemplar n.º 1 del DUA o a un primer ejemplar del DAT.

Cuando se trate de una garantía global o una dispensa de garantía, el certificado original de garantía (TC31 o TC33) se devolverá al declarante.

V.4.3.3. Admisión y registro de la declaración de tránsito

*Artículos 30 y 35
del apéndice I del
Convenio*

La aduana de partida aceptará la declaración de tránsito siempre que:

*Artículos 171 a 172
del CAU*

- contenga toda la información necesaria a los efectos del régimen de tránsito común/de la Unión;
- vaya acompañada de todos los documentos necesarios;
- las mercancías que figuran en la declaración se hayan presentado en las aduanas durante el horario oficial de apertura.

*Artículo 143 del
AD*

No se aceptarán los DUA ni los DAT aparentemente incorrectos (o incompletos).

El funcionario de la aduana de partida registrará la declaración de tránsito anotando el número de registro en la casilla C («Aduana de partida») del DUA o del DAT e indicando en la casilla D (/J) («Control por la aduana de partida») del DUA o del DAT los datos de las inspecciones efectuadas, los precintos colocados y su plazo, seguidos de su firma y del sello.

El sistema de registro de las declaraciones utilizado en el procedimiento de continuidad de las actividades deberá ser distinto del sistema NCTS.

La aduana de partida debe ser competente para tratar las operaciones de tránsito y el tipo de tráfico que de ellas se derive. Véase la lista de aduanas competentes para las operaciones de tránsito:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/csrdhome_en.htm

V.4.3.4. Rectificación de la declaración de tránsito

*Artículo 31 del
apéndice I del
Convenio*

El titular del régimen podrá solicitar autorización para rectificar la declaración de tránsito una vez que esta haya sido aceptada por la aduana competente. La rectificación no podrá incluir en la declaración mercancías distintas de las inicialmente declaradas.

*Artículo 173 del
CAU*

Las posibles rectificaciones se deberán realizar tachando las indicaciones erróneas y añadiendo, en su caso, las deseadas. Cualquier modificación así realizada deberá estar visada por su autor y por las aduanas. Estas podrán, llegado el caso, exigir la presentación de una nueva declaración. Los impresos no deberán presentar tachaduras ni enmiendas.

No se permitirá ninguna rectificación una vez que las autoridades

competentes hayan informado de su intención de examinar las mercancías tras recibir la declaración de tránsito, hayan comprobado la inexactitud de los datos de la declaración o hayan efectuado el levante de las mercancías para el tránsito, salvo en los casos amparados por el artículo 173, apartado 3, del CAU.

No es posible rectificar una declaración de tránsito si se ha presentado con carácter previo pero aún no ha sido aceptada.

V.4.3.5. Invalidación de la declaración de tránsito

*Artículo 32
del apéndice I
del Convenio*

La aduana de partida podrá invalidar una declaración de tránsito a instancia del declarante únicamente antes de que se hayan levantado las mercancías para tránsito. La aduana de partida informará debidamente al declarante acerca del resultado de su solicitud.

*Artículo 174 del
CAU*

Sin embargo, cuando la aduana de partida haya informado al declarante de su intención de examinar las mercancías, no se aceptará la solicitud de invalidación antes de que se efectúe el examen.

*Artículo 148 del
AD*

La declaración de tránsito no se podrá invalidar después de que se hayan levantado las mercancías para tránsito, excepto en casos excepcionales:

- cuando las mercancías de la Unión hayan sido declaradas por error para un régimen aduanero aplicable a las mercancías no pertenecientes a la Unión y su estatuto aduanero de mercancías de la Unión se haya demostrado posteriormente mediante un T2L, un T2LF o un manifiesto aduanero de mercancías;
- cuando las mercancías hayan sido declaradas por error en más de una declaración en aduana.

En caso de procedimiento de continuidad de las actividades, es importante velar por que se invalide toda declaración que se haya registrado en el NCTS pero no se haya seguido tramitando como consecuencia del fallo del sistema.

El operador económico tendrá que facilitar información a las autoridades competentes cada vez que se envíe una declaración al NCTS y que, posteriormente, se recurra al procedimiento de continuidad de las actividades.

Estas podrán, llegado el caso, exigir la presentación de una nueva declaración. En este supuesto, se invalidará la declaración anterior y

se presentará la nueva.

V.4.3.6. Verificación de la declaración de tránsito y control de las mercancías

*Artículo 35 del
apéndice I del
Convenio*

*Artículo 188 del
CAU*

*Artículos 238 y 239
del AE*

Una vez admitida la declaración, a efectos de verificación de la exactitud de los datos contenidos en la declaración de tránsito, la aduana de partida, sobre la base de un análisis de riesgos o aleatoriamente, podrá proceder a:

- examinar la declaración y los documentos justificativos;
- exigir al declarante que facilite otros documentos;
- proceder al examen de las mercancías y a la extracción de muestras para su análisis o para un control detallado de aquellas.

Las mercancías se examinarán en los lugares designados por la aduana de partida y durante las horas fijadas para tal efecto. Se informará al titular del régimen del lugar y la hora. No obstante, las autoridades aduaneras podrán, a solicitud del titular del régimen, pedir que se realice el examen de las mercancías en otros lugares o fuera del horario oficial de apertura.

Si, como consecuencia del control realizado, se detectan pequeñas discrepancias, la aduana de partida lo notificará al titular del régimen. Para solucionar estas discrepancias, la aduana de partida efectuará ligeras modificaciones (de acuerdo con el titular del régimen) en la declaración, de modo que pueda efectuarse el levante de las mercancías para el tránsito.

Si, gracias al control, se detectan discrepancias importantes, la aduana de partida informará al titular del régimen de que no se efectuará el levante de las mercancías.

La aduana de partida o un expedidor autorizado consignarán en el DUA o el DAT el siguiente código respecto a los resultados del control:

- «A1» (Conforme): cuando se efectúa el levante de las mercancías para tránsito después del control físico (total o parcial) y no se han detectado discrepancias;
- «A2» (Considerado conforme): cuando se efectúa el levante de las mercancías para tránsito después de un control documental (sin control físico) y no se han detectado discrepancias o cuando no ha habido control;
- «A3» (Procedimiento simplificado): cuando es el expedidor

autorizado quien efectúa el levante de las mercancías para tránsito.

V.4.3.7. Itinerario para la circulación de las mercancías

*Artículo 33 del
apéndice I del
Convenio*

Por norma general, las mercancías incluidas en el régimen de tránsito deberán ser conducidas a la aduana de destino por un trayecto que esté justificado desde el punto de vista económico.

*Artículo 298 del
AE*

No obstante, cuando la aduana de partida o el titular del régimen lo consideren necesario, la aduana prescribirá un itinerario para la circulación de las mercancías en el transcurso del régimen de tránsito teniendo en cuenta toda la información pertinente comunicada por el titular del régimen.

Cuando el itinerario sea obligatorio, la aduana de partida consignará en la casilla n.º 44 del DUA o del DAT, como mínimo, una indicación de los Estados miembros u otras Partes contratantes (de los países de tránsito común) a través de los cuales se vaya a llevar a cabo el régimen de tránsito.

ADUANA

Teniendo en cuenta toda la información oportuna comunicada por el titular del régimen, la aduana de partida fijará un itinerario obligatorio:

- indicando en la casilla n.º 44 del DUA o del DAT las palabras «itinerario obligatorio» seguidas de los datos de los países por cuyo territorio transitarán las mercancías (el código del país es suficiente).

Nota 1: para la Unión, indíquense los códigos de país de los Estados miembros de que se trate.

Nota 2: indíquese el código de país de cada uno de los países incluidos en el itinerario obligatorio.

*Artículo 44 del
apéndice I del
Convenio*

El itinerario obligatorio se podrá cambiar durante la operación de tránsito. En este caso, el transportista estará obligado a rellenar la casilla n.º 56 de los ejemplares n.º 4 y n.º 5 del DUA, o de un segundo ejemplar del DAT, y a presentar estos ejemplares sin demora injustificada una vez modificado el itinerario, junto con las mercancías, en la autoridad aduanera más próxima del país en cuyo territorio se halle el medio de transporte. La autoridad competente evaluará si la operación de tránsito puede continuar, tomará las medidas que puedan ser necesarias y visará los ejemplares n.º 4 y

*Artículo 305 del
AE*

*Anexo 72-04 del
AE*

n.º 5 del DUA o un segundo ejemplar del DAT en la casilla G.

En la parte V.5.3.1 se ofrece más información sobre los procedimientos que han de seguirse en caso de que se produzcan incidentes durante la circulación.

V.4.3.8. Plazo para la presentación de las mercancías

*Artículo 34 y
artículo 45,
apartado 2, del
apéndice 1 del
Convenio*

La aduana de partida fijará un plazo para presentar las mercancías en la aduana de destino.

*Artículo 297 y
artículo 306,
apartado 3, del AE*

Este plazo prescrito por dicha aduana será vinculante para las autoridades competentes de los países en cuyo territorio penetren las mercancías durante una operación de tránsito. Ese plazo no podrá ser modificado por las autoridades de los países en cuestión.

En caso de que las mercancías se presenten en la aduana de destino después del plazo fijado por la aduana de partida, se considerará que el titular del régimen ha cumplido el plazo cuando el titular o el transportista demuestre a satisfacción de la aduana de destino que no es responsable del retraso.

ADUANA

Al fijar el plazo, la aduana de partida tendrá en cuenta:

- el medio de transporte que vaya a utilizarse;
- el itinerario;
- la legislación de transportes o de cualquier otro tipo que pueda afectar a la fijación de un plazo (por ejemplo: legislación social o medioambiental que afecte al modo de transporte, reglamentos de transporte en materia de horas de trabajo y períodos de descanso obligatorios para los conductores);
- la información comunicada por el titular del régimen, en su caso.

La aduana de partida indicará el plazo en la casilla D (/J) del DUA o del DAT (siguiendo el sistema DD-MM-AA) y, si está de acuerdo con el plazo consignado por el titular del régimen, lo visará. La fecha correspondiente será la del día en que las mercancías, la declaración de tránsito y cualquier documento adjunto deban presentarse en la aduana de destino.

V.4.3.9. Medios de identificación

Este apartado está dividido de la siguiente manera:

- introducción (apartado V.4.3.9.1);
- métodos de precintado (apartado V.4.3.9.2);
- características de los precintos (apartado V.4.3.9.3);
- utilización de precintos de un modelo especial (apartado V.4.3.9.4).

V.4.3.9.1. Introducción

*Artículo 11,
apartado 2, del
Convenio*

Es muy importante poder identificar las mercancías transportadas en régimen de tránsito. Por norma general, la identificación se garantiza mediante el precintado de las mercancías.

*Artículos 36 a 39
del apéndice I del
Convenio*

Todos los documentos utilizados para identificar las mercancías deberán adjuntarse al DUA o al DAT y estar sellados de modo que su sustitución resulte imposible.

*Artículo 192 del
CAU*

*Artículo 299 del
AE*

*Artículo 39 del
apéndice I del
Convenio*

No obstante, la aduana de partida podrá eximir del precinto cuando la descripción de las mercancías en la declaración o en los documentos complementarios sea lo bastante precisa para permitir su identificación fácilmente y en ella se identifiquen la cantidad y naturaleza de las mercancías y sus características particulares (por ejemplo, indicando el número del motor y del chasis cuando se transporten automóviles en régimen de tránsito o los números de serie de las mercancías). Esta descripción se anotará en la casilla n.º 31 del DUA o del DAT.

*Artículo 302 del
AE*

Como excepción, el precintado no será necesario (a menos que la aduana de partida decida lo contrario) cuando:

- las mercancías se transporten por vía aérea, y cada envío lleve colocadas etiquetas en las que conste el número del conocimiento aéreo de acompañamiento o el envío constituya una unidad de carga en la que se indique el número del conocimiento aéreo de acompañamiento;
- las mercancías se transporten por ferrocarril y sean las propias compañías de ferrocarril quienes apliquen las medidas de identificación.

ADUANA

Una vez colocados los precintos, la aduana de partida indicará en la casilla D (/J) del DUA o del DAT, en el apartado «Precintos colocados», el número de precintos en cifras y sus marcas de identificación.

Cuando no se requieran precintos para identificar las mercancías, la aduana de partida indicará en la casilla D (/J) del DUA o del DAT, en el epígrafe «Precintos colocados», la mención «DISPENSA — 99201».

En el anexo V.4.8.1 figura la mención «Dispensa» en todos los idiomas oficiales.

Generalmente, cuando se transporten por el mismo medio mercancías no sujetas al régimen de tránsito y mercancías sujetas al régimen de tránsito y el precinto de cada uno de los bultos o la descripción detallada de las mercancías permita su identificación, el vehículo no se precintará.

Nota: las mercancías se separarán y etiquetarán de forma clara para poder identificar fácilmente las que se transportan con arreglo al régimen de tránsito y las que no.

*Artículo 38,
apartado 5,
del apéndice I
del Convenio*

Si con el precinto o la descripción precisa de las mercancías no se puede identificar el envío, la aduana de partida prohibirá que las mercancías se incluyan en el régimen de tránsito.

*Artículo 301,
apartado 5, del AE*

Los precintos no se retirarán sin la aprobación de las autoridades aduaneras competentes.

Cuando un vehículo o un contenedor precintado en la aduana de partida transporte mercancías a distintas aduanas de destino, al amparo de varias declaraciones de tránsito, y se produzcan sucesivas descargas en varias aduanas de destino situadas en países distintos, las autoridades de las aduanas de destino intermedias donde se hayan retirado los precintos para descargar una parte de la carga deberán colocar precintos nuevos e indicarlo en la casilla F de los ejemplares n.º 4 y n.º 5 del DUA o en los dos ejemplares del DAT.

En este caso, las autoridades aduaneras velarán por que se efectúe un nuevo precintado con un precinto que reúna, como mínimo, características de seguridad equivalentes.

V.4.3.9.2. Métodos de precintado

*Artículo 11,
apartado 2, del
Convenio*

Se utilizará el precinto conjunto cuando el medio de transporte sea adecuado para ello.

Existen dos métodos de precintado:

*Artículo 299 del
AE*

- precintado del espacio donde están contenidas las mercancías, cuando la aduana de partida haya considerado el medio de transporte o el contenedor apto para ser precintado;
- precintado de cada bulto individual, en los demás casos.

Se utilizará el precinto conjunto cuando el medio de transporte sea adecuado para ello.

ADUANA

La aduana de partida considera aptos para precintar los medios de transporte cuando:

- el medio de transporte o el contenedor puedan ser precintados de manera sencilla y eficaz;
- el medio de transporte o el contenedor no contengan ningún espacio oculto que permita esconder mercancías;
- los espacios reservados o la carga sean fácilmente accesibles a la inspección por parte de las autoridades competentes (*artículo 11 del Convenio/artículo 300 del AE*).

Nota: el medio de transporte o los contenedores se considerarán aptos para el precintado cuando estén autorizados para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero de conformidad con las disposiciones de un acuerdo internacional al que se hayan adherido las Partes contratantes (por ejemplo, el Convenio Aduanero, de 14 de diciembre de 1975, relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR).

V.4.3.9.3. Características de los precintos

Todos los precintos utilizados como medio de identificación deberán cumplir determinadas características y condiciones técnicas.

*Artículo 38 del
apéndice I del
Convenio*

Esencialmente, los precintos deberán:

*Artículo 301 del
AE*

- permanecer intactos y fijados de manera segura en condiciones normales de utilización;
- ser fácilmente verificables y reconocibles;
- estar fabricados de modo que toda rotura, intento de rotura o sustitución deje huellas bien visibles;

- estar concebidos para un único uso o, en los precintos de uso múltiple, estar concebidos de manera que cada utilización esté claramente identificada por una indicación única;
- llevar marcas de identificación individuales, fácilmente legibles y permanentes, de numeración única.

Asimismo, los precintos deberán cumplir las siguientes condiciones técnicas:

- la forma y las dimensiones de los precintos podrán variar según el tipo de precintado utilizado, si bien sus dimensiones deberán permitir una fácil lectura de sus marcas de identificación;
- las marcas de identificación del precinto deberán ser infalsificables y de difícil reproducción;
- el material utilizado deberá ser resistente a roturas accidentales y a falsificaciones o reutilizaciones no detectables.

Se considerará que los precintos cumplen los requisitos anteriores cuando hayan sido certificados por el organismo competente, de conformidad con la norma internacional ISO 17712:2013 «Contenedores de carga — juntas mecánicas de estanqueidad».

Para el transporte en contenedores, deben utilizarse en la mayor medida posible precintos con dispositivos de alta seguridad.

El precinto aduanero deberá llevar la indicación siguiente:

- el término «Aduanas» en una de las lenguas oficiales de la Unión o del país de tránsito común, o una abreviatura correspondiente;
- un código de país, que adoptará la forma de ISO-alfa 2, que identifique al país en el que se coloque el precinto.

Asimismo, las Partes contratantes podrán acordar la utilización de elementos de seguridad y tecnología comunes.

Cada país notificará a la Comisión los tipos de precinto aduanero en vigor. La Comisión facilitará dicha información a todos los países.

V.4.3.9.4. Utilización de precintos de un modelo especial

*Artículos 81 a 83
del apéndice I del
Convenio*

El titular del régimen necesitará la autorización de las autoridades competentes para utilizar precintos de un modelo especial.

Artículos 317 a 318

La utilización de precintos de un modelo especial es una simplificación sujeta a determinadas condiciones (para más

del AE

información, véase la parte VI.3.3).

Cuando se utilicen estos precintos especiales, el titular del régimen indicará en la casilla D (/J) del DUA o del DAT, en el apartado «Precintos colocados», la marca, el tipo y el número de los precintos empleados. Los precintos deberán colocarse antes del levante de las mercancías.

V.4.3.10. Levante de las mercancías

*Artículo 40 del
apéndice I del
Convenio*

Una vez efectuados todos los trámites en la aduana de partida, las mercancías se levantarán y la fecha del levante se anotará en la casilla D (/J) de los ejemplares del DUA o del DAT. Por «haber efectuado todos los trámites» se entenderá:

*Artículo 303 del
AE*

- haber cumplimentado correctamente los ejemplares oportunos del DUA o del DAT;
- haber realizado un posible control;
- haber constituido la garantía, cuando se exija (véase la parte III);
- haber fijado el plazo;
- haber fijado el itinerario obligatorio, cuando proceda;
- haber admitido y registrado la declaración;
- haber efectuado el control de la declaración; y
- haber colocado los precintos, cuando proceda.

ADUANA

Una vez cumplidos los trámites:

- la aduana de partida anotará el siguiente código de resultado del control en la casilla D (/J) del ejemplar n.º 1 del DUA o del DAT;
- «A1» (Conforme): cuando se efectúa el levante de las mercancías para tránsito después del control físico (total o parcial) y no se han detectado discrepancias;
- «A2» (Considerado conforme): cuando se efectúa el levante de las mercancías para tránsito después de un control documental (sin control físico) y no se han detectado discrepancias o cuando no ha habido control;
- el expedidor autorizado consignará el código «A3» (Procedimiento simplificado) en aquellos casos en que las mercancías se levanten para el tránsito;
- tanto la aduana de partida como el expedidor autorizado autenticarán con su firma los visados de la casilla D(/J), en la que figurará de forma visible el sello y la fecha;
- tanto la aduana de partida como el expedidor autorizado estamparán el sello aplicable en caso de procedimiento de continuidad de las actividades (dimensiones: 26 × 59 mm) en los ejemplares de la declaración de tránsito, en la casilla A del DUA

o del DAT.

El anexo V.1.8.1 recoge el sello utilizado en el procedimiento de continuidad de las actividades en todos los idiomas.

OPERADORES ECONÓMICOS – Aviso importante

Los operadores económicos deberán informar a la aduana de que se remitió una declaración al NCTS, pero se inició un procedimiento de continuidad de las actividades antes de efectuarse el levante de las mercancías.

ADUANA – Aviso importante

La aduana de partida deberá invalidar toda declaración que se haya registrado en el NCTS, pero que no se haya seguido tramitando ulteriormente debido a un fallo temporal del sistema.

*Artículo 40 del
apéndice I del
Convenio*

La aduana de partida conservará el ejemplar n.º 1 del DUA o el primer ejemplar del DAT. El transporte de las mercancías incluidas en el régimen de tránsito a la aduana de destino se efectuará con los ejemplares n.º 4 y n.º 5 del DUA o el segundo ejemplar del DAT.

*Artículo 303 del
AE*

V.4.4. Situaciones específicas (*pro memoria*)

En los casos particulares en que haya que incluir en un régimen de tránsito común/de la Unión un gran número de artículos diferentes en pequeñas cantidades (por ejemplo, suministros para buques, artículos del hogar en las mudanzas internacionales) que se destinen a un mismo destinatario final, se recomienda una descripción genérica de las mercancías para evitar los costes adicionales que supone la introducción de los datos en una declaración de tránsito. Este arreglo estaría sujeto a la condición adicional de que se disponga de una descripción completa y pormenorizada de las mercancías a efectos aduaneros que acompañe el envío.

En cualquier caso, deberá comprobarse en primer lugar que, efectivamente, todas las mercancías deben incluirse en un régimen de tránsito común/de la Unión.

V.4.5. Excepciones (*pro memoria*)

V.4.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado)

V.4.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas

V.4.8. Anexos

V.4.8.1. Mención «Dispensa»

BG	Освободено
CS	Osvobození
DA	Fritaget
DE	Befreiung
EE	Loobumine
EL	Απαλλαγή
ES	Dispensa
FR	Dispense
HR	Oslobodeno
IT	Dispensa
LV	Atbrīvojums
LT	Leista neplombuoti
HU	Mentesség
MK	ИЗЕМАЊЕ
MT	Tneħħija
NL	Vrijstelling
PL	Zwolnienie
PT	Dispensa
RO	Dispensă
RS	Ослобођено
SI	Opustitev
SK	Oslobodenie
FI	Vapautettu
SV	Befrielse
EN	Waiver
IS	Undanþegið
NO	Fritak
TR	Vazgeçme

V.4.8.2. Indicación «Conforme»

Anexo suprimido, puesto que ha dejado de ser pertinente.

CAPÍTULO 5. TRÁMITES E INCIDENTES DURANTE LA CIRCULACIÓN DE MERCANCÍAS EN EL MARCO DE UNA OPERACIÓN DE TRÁNSITO COMÚN/DE LA UNIÓN

V.5.1. Introducción

El presente capítulo describe los trámites en caso de incidentes durante la circulación de mercancías en tránsito en el marco de un procedimiento de continuidad de las actividades.

En el apartado V.5.2 se exponen los aspectos teóricos generales y se cita la legislación pertinente.

El apartado V.5.3 describe los trámites en caso de incidentes durante la circulación de mercancías y en la aduana de paso.

El apartado V.5.4 trata de las situaciones específicas.

El apartado V.5.5 recoge las excepciones a las normas generales.

El apartado V.5.6 está reservado a las instrucciones nacionales específicas.

El apartado V.5.7 está reservado para uso exclusivo de las administraciones aduaneras.

En el apartado V.5.8 figuran los anexos del capítulo 5.

V.5.2. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente

Las fuentes legislativas son:

- artículos 43 y 44 del apéndice I del Convenio;
- anexo B6, título II, punto II, del apéndice III del Convenio;
- artículos 304 y 305 del AE;
- apéndices C1 y F1 del anexo 9 del ADT.

V.5.3. Trámites en caso de incidentes y en la aduana de paso

Este apartado aporta información en relación con:

- los trámites en caso de que se produzca un incidente durante la circulación de mercancías en el marco de una operación de

tránsito común/de la Unión (apartado V.5.3.1);

- los trámites en la aduana de paso (apartado V.5.3.2).

V.5.3.1. Trámites en caso de incidentes durante la circulación de mercancías

Las siguientes situaciones, que son las más frecuentes, son ejemplos de lo que se puede considerar incidente durante la circulación de mercancías en el marco de una operación de tránsito común/de la Unión:

- el itinerario no se puede seguir por circunstancias ajenas a la voluntad del transportista;
- los precintos aduaneros se rompen accidentalmente o son objeto de manipulación por causas ajenas a la voluntad del transportista;
- las mercancías se transbordan de un medio de transporte a otro;
- existe un peligro inminente que requiere la descarga inmediata, parcial o total, del medio de transporte;
- se produce un accidente que puede afectar a la capacidad del titular del régimen o del transportista para cumplir sus obligaciones;
- se modifica alguno de los elementos individuales que constituyen un medio de transporte único (por ejemplo, cuando se retira un vagón).

*Artículo 44 del
apéndice I del
Convenio*

*Artículo 305 del
AE*

En cada uno de los anteriores casos, el transportista deberá informar de inmediato a la autoridad aduanera competente más próxima del país en cuyo territorio se encuentre el medio de transporte. Asimismo, el transportista consignará sin demora tras el incidente las indicaciones necesarias en la casilla 56 del DUA o del DAT y presentará las mercancías, acompañadas del DUA o del DAT, en dicha aduana. Las autoridades competentes de dicha aduana decidirán si la operación de tránsito puede proseguir. En caso de que así sea, la aduana competente visará el DUA o el DAT en la casilla G, especificando las medidas adoptadas.

Cuando se produzca la ruptura de los precintos por causa ajena a la voluntad del transportista, las autoridades competentes examinarán las mercancías y el vehículo. Si se decide que la operación de tránsito puede proseguir, se colocarán nuevos precintos y se visará el DUA o el DAT en consecuencia.

El transbordo de mercancías de un medio de transporte a otro solo podrá efectuarse con el permiso de las autoridades competentes del lugar en el que se vaya a realizar el transbordo y bajo la vigilancia de estas. En ese caso, el transportista cumplimentará la casilla 55,

«Transbordos», del DUA o del DAT. Esto podrá efectuarse a mano, de forma legible, con tinta y en letras mayúsculas. Cuando resulte oportuno, la aduana visará la casilla F del DUA o del DAT. Si se han efectuado más de dos transbordos y, en consecuencia, no queda espacio en la casilla F, el transportista consignará la información requerida en la casilla 56 del DUA o del DAT.

Sin embargo, si el transbordo de las mercancías se lleva a cabo desde un medio de transporte que no esté precintado, a pesar de los datos consignados por el transportista, no se exigirá la presentación de las mercancías junto con el DUA o el DAT en la aduana más próxima y la aduana no realizará ningún visado.

Cuando se modifique uno o varios elementos constitutivos de un medio de transporte único, cabrá la posibilidad de no presentar las mercancías ni el medio de transporte en la aduana más próxima y el visado de la aduana no será necesario en los siguientes casos:

- cuando se retiren uno o varios coches o vagones de una composición de coches o de vagones de ferrocarril debido a problemas técnicos. En este caso, el transportista, después de consignar la información pertinente en el DUA o el DAT, podrá proseguir con la operación de tránsito;
- cuando únicamente se haya producido el cambio de la unidad de tracción de un vehículo de transporte por carretera sin sus remolques o semirremolques durante el transporte (sin que exista manipulación o transbordo de las mercancías), el transportista indicará en la casilla 56 del DUA o del DAT el número de matrícula y la nacionalidad de la nueva unidad de tracción y la operación de tránsito podrá proseguir.

En todos los casos mencionados, la información relativa al incidente, por ejemplo la relativa a los nuevos precintos, se indicará oportunamente mediante el visado de la casilla F del DUA o del DAT por parte de la autoridad competente.

Cualquier fraccionamiento de un envío se efectuará bajo control aduanero y dará lugar a la finalización del régimen de tránsito. Deberá entonces cumplimentarse una nueva declaración de tránsito por cada parte del envío fraccionado.

V.5.3.2. Trámites en la aduana de paso

Este apartado aporta información en relación con:

- la aduana de paso (apartado V.5.3.2.1);
- los trámites en la aduana de paso (apartado V.5.3.2.2);
- el cambio de aduana de paso (apartado V.5.3.2.3);
- las medidas que deben tomarse en caso de irregularidades (apartado V.5.3.2.4).

V.5.3.2.1. Aduana de paso

Artículo 3, apartado 4, del apéndice I del Convenio La aduana de paso es una aduana situada en un punto de entrada o salida. El cuadro que figura a continuación presenta las distintas posibilidades en el tránsito común y de la Unión.

Artículo 1, apartado 13, del AE

	Tránsito común	Tránsito de la Unión
Punto de entrada	— a una Parte contratante	— al territorio aduanero de la Unión cuando, en el curso de la operación de tránsito, las mercancías hayan cruzado el territorio de un tercer país
Punto de salida	— de una Parte contratante cuando el envío abandone el territorio aduanero de dicha Parte contratante, en el curso de una operación de tránsito, por la frontera entre esa Parte contratante y un país tercero	— del territorio aduanero de la Unión cuando un envío abandone ese territorio, en el curso de una operación de tránsito, por la frontera entre un Estado miembro y un tercer país que no sea de tránsito común.

Con objeto de facilitar el movimiento de mercancías de la Unión entre las distintas partes del territorio aduanero de la Unión cuando estas tienen que atravesar el territorio de un tercer país distinto de un país de tránsito común, los Estados miembros se comprometerán a establecer, en la medida de lo posible y cuando las circunstancias locales lo permitan, carriles especiales junto a sus aduanas situadas en la frontera exterior de la Unión. Estos carriles especiales estarán reservados para el control de mercancías de la Unión que se trasladan bajo la cobertura de una declaración aduanera expedida en otro Estado miembro.

El control de dichas mercancías se limitará al examen de la prueba del estatuto aduanero de mercancías de la Unión y, si fuera necesario, a la conclusión de la operación de transporte, siempre que las circunstancias de dicha operación no exijan un examen más detallado.

En los casos en los que en el control arriba mencionado no se detecte ninguna irregularidad, se permitirá a las mercancías continuar hacia su destino.

V.5.3.2.2. Trámites en la aduana de paso

*Artículo 43
del apéndice I del
Convenio*

En cada aduana de paso se presentará el DUA o el DAT, junto con las mercancías. La aduana o las aduanas de paso podrán inspeccionar las mercancías siempre que lo consideren necesario.

*Artículo 304 del
AE*

El transportista presentará un aviso de paso a cada aduana de paso, la cual lo conservará. En lugar del aviso de paso, se podrá presentar una fotocopia del ejemplar n.º 4 del DUA o una fotocopia del segundo ejemplar del DAT, que la aduana de paso conservará.

*Anexo B8
del apéndice III del
Convenio*

Cuando el transporte de las mercancías se efectúe utilizando una aduana de paso distinta de la declarada, la aduana de paso efectiva informará a la aduana de partida.

*Capítulo V del
anexo 72-04 del AE*

La aduana o las aduanas de paso podrán inspeccionar las mercancías siempre que lo consideren necesario.

El modelo del aviso de paso (TC10) se halla en el anexo B8 del apéndice III del Convenio/capítulo V del anexo 72-04 del AE.

ADUANA

La aduana de paso:

- verificará el sello correspondiente al procedimiento de continuidad de las actividades en el DUA o en el DAT;
- verificará el sello de la aduana de partida o, en caso de aplicarse el régimen simplificado, el sello del expedidor autorizado en el DUA o en el DAT;
- conservará un aviso de paso o el documento equivalente;
- llevará a cabo las acciones necesarias; y

— estampará el sello de la aduana en el DUA o en el DAT.

V.5.3.2.3. Medidas en caso de irregularidades graves

Cuando una aduana de paso detecte irregularidades graves en la operación de tránsito, deberá poner fin al régimen de tránsito e iniciar las investigaciones necesarias.

V.5.4. Situaciones específicas (*pro memoria*)

V.5.5. Excepciones (*pro memoria*)

V.5.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado)

V.5.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas

V.5.8. Anexos

CAPÍTULO 6. TRÁMITES EN LA ADUANA DE DESTINO

V.6.1. Introducción

El capítulo 6 trata sobre los trámites en la aduana de destino.

En el apartado V.6.2 se exponen los aspectos teóricos generales y se cita la legislación pertinente.

En el apartado V.6.3 se describen los trámites en la aduana de destino, es decir, la finalización y el control del régimen.

El apartado V.6.4 trata de las situaciones específicas.

El apartado V.6.5 recoge las excepciones a las normas generales.

El apartado V.6.6 está reservado a las instrucciones nacionales específicas.

El apartado V.6.7 está reservado para uso exclusivo de las administraciones aduaneras.

En el apartado V.6.8 figuran los anexos del capítulo 6.

V.6.2. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente

Una vez concluida la operación de tránsito, las mercancías se presentarán en la aduana de destino, junto con el DUA o el DAT y la información exigida por dicha aduana. Esto constituye el final de la operación de tránsito.

La aduana de destino efectuará un control de las mercancías basándose en la información incluida en el DUA o en el DAT, registrará los resultados de la inspección en el DUA o en el DAT y devolverá el documento a la aduana de partida.

Siempre y cuando no se hayan producido irregularidades, la aduana de partida procederá a la ultimación, tras haber recibido los resultados del control en papel.

En caso contrario se adoptarán las medidas necesarias.

Las fuentes legislativas son:

- artículos 8, 45 a 46, 48 y 51 del apéndice I del Convenio;
- anexo II del apéndice I del Convenio;
- anexo B10 del apéndice III del Convenio;

- artículo 215 y artículo 233, apartados 1, 2 y 3, del CAU;
- artículos 306, 308, 310 y 312 del AE;
- anexos 72-03 y 72-04 del AE.

V.6.3. Trámites en la aduana de destino

Este apartado aporta información en relación con:

- la presentación de las mercancías junto con los documentos en la aduana de destino (apartado V.6.3.1);
- el control de la finalización del régimen (apartado V.6.3.2).

En este apartado se supone que no se han producido irregularidades. En el apartado V.6.4.4 se indican las medidas que deben adoptarse en caso de que estas sí se hayan producido.

Nota: la **finalización** del régimen de tránsito en la aduana de destino no equivale a su **ultimación**. Corresponderá a la aduana de partida decidir, sobre la base de la información suministrada por la aduana de destino, si el régimen de tránsito se puede ultimar.

V.6.3.1. Presentación de las mercancías junto con los documentos

El régimen de tránsito se considerará finalizado y las obligaciones del titular del régimen cumplidas cuando se hayan presentado en la aduana de destino las mercancías al amparo del régimen, junto con el DUA o el DAT y otros documentos exigidos, de conformidad con las disposiciones que regulan dicho régimen.

En la práctica, la finalización del régimen se produce en el momento en que las mercancías, el DUA o el DAT y otros documentos exigidos se presentan en la aduana de destino. Desde el punto de vista legal, el fin del régimen implica que dicha presentación se ha efectuado de conformidad con las disposiciones legales aplicables al tipo de procedimiento utilizado, es decir, ordinario o simplificado⁽³⁰⁾. Ambas acciones competen y son la principal obligación del titular del régimen.

Cuando finaliza el régimen, también se extinguen las obligaciones

⁽³⁰⁾ Además de la definición general relativa a la finalización del régimen, existen una serie de disposiciones específicas que establecen condiciones especiales con arreglo a las cuales el procedimiento finaliza o se considera finalizado en el marco de regímenes como los que se aplican al destinatario autorizado y los de tránsito aéreo, marítimo y mediante instalaciones de transporte fijas (véase la parte VI).

del titular del régimen. Cualquier hecho o incumplimiento de las obligaciones que se produzca con posterioridad a esa fecha estará relacionado con otros destinos y otras normas aduaneras distintas de las vinculadas al tránsito. Ello no implica, sin embargo, que la responsabilidad (financiera u otra) del titular del régimen deje de cuestionarse tras el fin del régimen, aunque esto solo sucederá cuando esté relacionada con la operación de tránsito precedente.

Además del titular del régimen, hay otras personas con obligaciones en el régimen de tránsito. Tanto el transportista como toda persona que reciba las mercancías y que tenga conocimiento de que se encuentran acogidas al régimen de tránsito serán también responsables de presentarlas intactas en la aduana de destino en el plazo prescrito y habiendo respetado las medidas adoptadas por las autoridades aduaneras para garantizar su identificación.

Las mercancías, junto con el DUA o el DAT y los documentos exigidos, deberán presentarse en la aduana de destino. Dicha presentación se llevará a cabo en los días y a las horas de apertura de la aduana de destino. Por lo que respecta a las simplificaciones, véase la parte VI.

La presentación deberá tener lugar dentro del plazo fijado por la aduana de partida. El plazo establecido figurará en la casilla D del DUA o del DAT.

Este plazo fijado por la aduana de partida será obligatorio para las autoridades competentes de los países por cuyo territorio circulen las mercancías durante el régimen de tránsito. Las autoridades competentes, incluida la aduana de destino, no podrán modificar este plazo. Para más información, véase la parte IV.2.3.7.

V.6.3.2. Control de la finalización del régimen

*Anexo II,
apartados 13 y
15, del apéndice I
del Convenio*

*Artículo 188 del
CAU*

*Anexo 72-04,
apartados 13 y
15, del AE*

Tras la presentación de las mercancías, del DUA o el DAT y de los documentos exigidos, la aduana de destino:

- registrará los ejemplares de la declaración de tránsito y consignará en ellos la fecha de llegada;
- verificará el sello correspondiente al procedimiento de continuidad de las actividades en el DUA o en el DAT;
- verificará el sello de la aduana de partida o, en caso de aplicarse el régimen simplificado, el sello del expedidor autorizado en el DUA o en el DAT;
- llevará a cabo la inspección, de ser necesaria;
- estampará el sello de la aduana en el DUA o en el DAT.

La aduana de destino decidirá si deben examinarse las mercancías o no. El examen de las mercancías se realizará utilizando el DUA o el DAT presentado en la aduana de destino.

La aduana de destino conservará el ejemplar n.º 4 del DUA o el primer ejemplar del DAT.

Antes de enviar el ejemplar n.º 5 del DUA o el segundo ejemplar del DAT a la aduana de partida, la aduana de destino consignará el código del resultado del control apropiado en la casilla I del DUA o del DAT.

1. Se indicará el código «A1» (Conforme) cuando la aduana de destino lleve a cabo un control físico de las mercancías (completo o parcial) y no se detecten discrepancias. Además del control físico de las mercancías, como mínimo deberán verificarse los siguientes aspectos:

- el número de matrícula de los medios de transporte en el momento de la partida y en destino comparando las entradas en una declaración y las disponibles en destino;
- el estado de los precintos, de haberlos.

2. El código «A2» (Considerado conforme) se indicará en los siguientes casos:

- cuando la aduana de destino efectúe un control documental sin control físico de las mercancías y no se detecten discrepancias o cuando no realice ningún control;
- cuando las mercancías se entreguen a un destinatario autorizado y la aduana de destino decida no efectuar ningún control de las mercancías o documentos, y la información aportada por el destinatario autorizado no muestre ninguna discrepancia.

La verificación del estado de los precintos, sin el control físico de las mercancías, también se registrará con el código «A2», siempre que los precintos estén intactos.

3. El código «A5» (Discrepancias) se indicará en los siguientes casos:

- a) cuando se detecten pequeñas discrepancias, pero estas no hayan generado una deuda;
- por ejemplo:
- precintos rotos, dañados o perdidos;
 - mercancías entregadas fuera de plazo;
 - identidad/nacionalidad incorrecta del medio de transporte;

- no proceder a las anotaciones necesarias correspondientes a incidentes producidos durante la circulación de las mercancías;
 - irregularidades en el peso sin manipulación visible de las mercancías (peso inferior o diferencias por redondeo del peso);
- b) cuando se detecten pequeñas discrepancias y la normativa nacional prevea la aplicación de una multa administrativa; cuando se detecte un exceso de mercancías (iguales o de otro tipo) como mercancías no declaradas y cuando no sea posible determinar el estatuto de la Unión de dichas mercancías o el estatuto de dichas mercancías como mercancías de la Parte contratante.

En caso de que las mercancías declaradas en una declaración de tránsito se hayan entregado en la aduana de destino, el hecho de que se detecte un exceso de mercancías no impedirá que la aduana de partida ultime el régimen. A partir de entonces podrá procederse al levante de las mercancías declaradas originalmente. Por lo que respecta al exceso de mercancías, la aduana de destino aclarará la situación.

4. El Código «B1» (No conforme) implica la existencia de discrepancias importantes que impiden la ultimación del régimen de tránsito. La responsabilidad del titular del régimen y del fiador sigue vigente hasta la resolución del caso. En consecuencia, el código «B1» solo deberá utilizarse en situaciones debidamente justificadas en las que falten mercancías (todas ellas o una parte) o hechos similares, como por ejemplo diferencias significativas entre las mercancías presentadas en destino y la descripción que figura en la declaración (respecto a tipo y cantidad).

Cuando la aduana de destino sospeche que una discrepancia en la cantidad de las mercancías o la presentación de mercancías distintas de las declaradas podrían deberse a un error o negligencia en el lugar de partida, deberá ponerse en contacto inmediatamente y antes de enviar el ejemplar n.º 5 del DUA o un segundo ejemplar del DAT con la aduana de partida (por correo electrónico o teléfono o a través del servicio de asistencia nacional o del coordinador nacional del tránsito) para resolver el caso. Una vez resuelto el caso, en lugar del código «B1», la aduana de destino consignará el código «A1» en el ejemplar n.º 5 del DUA o en un segundo ejemplar del DAT y lo remitirá a la aduana de partida.

No obstante, cuando no se resuelva el caso o cuando la aduana de

*Artículo 112 y
artículo 114,
apartado 1, del
apéndice I del
Convenio*

*Artículo 79,
artículo 87,
apartados 1 y 4, y
artículo 124,
apartado 1, letras*

g) y h), del CAU

Artículo 103 del
AD

destino no concluya que la discrepancia en la cantidad de las mercancías o la presentación de mercancías distintas de las declaradas podrían deberse a un error o negligencia en el lugar de partida, consignará el código «B1» en el ejemplar n.º 5 del DUA o en un segundo ejemplar del DAT y lo remitirá a la aduana de partida.

La aduana de destino iniciará su propia investigación para esclarecer el caso.

Por lo que respecta a la deuda a que se refieren el punto 3 (exceso de mercancías) y el punto 4, existen dos posibilidades:

- se ha incurrido en una deuda con arreglo al artículo 79 del Código/artículo 112, apartado 1, letra b), del apéndice I del Convenio (por ejemplo, incumplimiento de una condición para la inclusión de las mercancías en los regímenes de tránsito de la Unión o común; sustracción de las mercancías a la vigilancia aduanera) y debe abonarse;
- se originó una deuda, pero se ha extinguido de conformidad con el artículo 124, apartado 1, letras g) y h), del Código y con el artículo 103 del AD/artículo 112, apartado 2, del apéndice I del Convenio.

La extinción de la deuda se produce cuando:

- ✓ la sustracción de las mercancías al régimen de tránsito o el incumplimiento de las condiciones establecidas para la inclusión de las mercancías en el régimen de tránsito o para la utilización de dicho régimen se derive de la destrucción total o la pérdida irremediable de dichas mercancías por una causa que dependa de su propia naturaleza o como consecuencia de caso fortuito o de fuerza mayor, o por instrucción de las autoridades aduaneras;
- ✓ el incumplimiento que llevó al nacimiento de la deuda no tenga efectos significativos para el adecuado funcionamiento del régimen de tránsito y no constituya tentativa de fraude, y se realicen *a posteriori* todos los trámites necesarios para regularizar la situación de las mercancías.

El artículo 103 del AD precisa que uno de los casos de dicho incumplimiento se produce cuando se haya restablecido posteriormente la vigilancia aduanera para mercancías que no formen parte formalmente de una declaración de tránsito, pero que anteriormente estuvieran en depósito temporal o hubieran sido incluidas en un régimen especial junto con mercancías

formalmente incluidas en dicho régimen de tránsito ⁽³¹⁾.

Para más información, véase la parte VIII.2.3.2.

En ambos casos (se haya extinguido la deuda o no), la aduana de destino continuará su investigación y se atenderá a lo dispuesto en el artículo 87, apartado 1, del Código/artículo 114, apartado 1, del apéndice I del Convenio para determinar cuál es la autoridad aduanera competente para recaudar la deuda o incluso para tomar una decisión sobre la extinción de la deuda. Para más información, véanse las partes VIII.2.1, VIII.2.2, VIII.2.3 y VIII.3.2.

Cuando la aduana de destino considere que es su responsabilidad encargarse de la recaudación, solicitará a la aduana de partida la transferencia de esa competencia enviando el documento «TC24 – Determinación de la autoridad competente a efectos de recaudación». Para más información, véase la parte VIII.3.3.4.

Cuando la deuda aduanera sea inferior a 10 000 euros, se considerará que la deuda nació en el Estado miembro en que se efectuó la verificación, por lo que la aduana de destino será responsable de la recaudación (artículo 87, apartado 4, del Código) ⁽³²⁾. No obstante, dicha aduana deberá enviar también el documento «TC24» a la aduana de partida antes de iniciar el procedimiento de recaudación, aunque solo a título informativo.

En los casos a que se refieren los puntos 1 a 4, el ejemplar n.º 5 del DUA o un segundo ejemplar del DAT deberán devolverse a la autoridad aduanera del Estado miembro o de la Parte contratante de partida sin demora y a más tardar en el plazo de ocho días a partir de la fecha del fin de la operación de tránsito.

V.6.4. Situaciones específicas

En el presente apartado se facilita información sobre las situaciones específicas del régimen de tránsito en la aduana de destino. Estas situaciones son las siguientes:

- expedición de un recibo (apartado V.6.4.1);
- emisión de una prueba alternativa (apartado V.6.4.2);

⁽³¹⁾ Exclusivamente en el régimen de tránsito de la Unión

⁽³²⁾ Exclusivamente en el régimen de tránsito de la Unión.

- presentación de las mercancías y los documentos fuera de los días y horas de apertura de la aduana de destino y en un lugar distinto (apartado V.6.4.3);
- irregularidades (apartado V.6.4.4);
- cambio de aduana de destino (apartado V.6.4.5).

V.6.4.1. Expedición de un recibo

Las aduanas extenderán un recibo a petición de la persona que presente las mercancías y el DUA o el DAT en la aduana de destino. Dicho recibo, sin embargo, no podrá servir de prueba alternativa de la finalización del régimen.

*Artículo 46
del apéndice I del
Convenio
Artículo 306,
apartado 5, del AE*

El recibo tiene dos funciones importantes: en primer lugar, informa al titular del régimen de que el transportista ha entregado los documentos de tránsito en la aduana de destino; en segundo lugar, desempeña un papel importante si se inicia una investigación por no haber recibido la aduana de partida información sobre la llegada del envío. En esos casos, el titular del régimen puede presentar el recibo en la aduana de partida para comunicar así en qué aduana se han presentado las mercancías y los documentos. De esta forma, se dota de mayor eficacia al procedimiento de investigación.

*Anexo B10 del
apéndice III del
Convenio
Anexo 72-03*

El recibo puede extenderse utilizando:

- i) el modelo TC11 que figura en el anexo B10 del apéndice III del Convenio y en el anexo 72-03 del AE; o
- ii) el reverso del ejemplar n.º 5 del DUA, en el espacio provisto para tal fin.

*Anexo I del
Convenio del DUA*

Si se utiliza el reverso del ejemplar n.º 5 como recibo, la aduana de destino consignará los siguientes datos:

*Apéndice B1 del
anexo 9 del ADT*

- el número de referencia de la operación de tránsito;
- el lugar, el nombre y el número de referencia de la aduana de partida;
- la fecha y la firma.

La persona que solicite el recibo en el modelo TC11 deberá cumplimentarlo antes de presentarlo, para su visado, ante el funcionario competente en la aduana de destino.

OPERADORES ECONÓMICOS

La persona que solicite la expedición de un recibo en la aduana de destino

cumplimentará el formulario TC11 a mano, de manera legible, consignando en él los siguientes datos:

- el lugar, el nombre y el número de referencia de la aduana de destino;
- la situación del envío, tal como se especifique en el correspondiente DUA o DAT;
- el número de referencia de la operación de tránsito;
- el lugar, el nombre y el número de referencia de la aduana de partida.

El recibo puede incluir asimismo información adicional sobre las mercancías. El titular del régimen puede, por ejemplo, desear dejar constancia de la dirección a la que el transportista de las mercancías remitirá el recibo una vez visado por las autoridades aduaneras. La aduana de destino no está obligada a remitir el recibo por correo, pero podrá hacerlo si lo juzga necesario. Normalmente, el titular del régimen solicitará al transportista que le remita el recibo.

La dirección a la que debe remitirse podrá figurar en el reverso del recibo.

ADUANA

Cuando se solicite un recibo, la aduana de destino deberá:

- comprobar que se ha utilizado el formulario correcto, es decir, el TC11;
- comprobar que sea legible;
- comprobar si se ha cumplimentado debidamente;
- comprobar si existen circunstancias que no permitan extender el recibo;
- si todo está en orden, extender el recibo a la persona que lo haya solicitado.

V.6.4.2. Emisión de una prueba alternativa

*Artículo 51
del apéndice I del
Convenio*

El titular del régimen puede pedir a las autoridades aduaneras una prueba alternativa de que el régimen de tránsito ha finalizado correctamente y no se ha detectado ninguna irregularidad. Dicha prueba puede entregarse en el momento de la presentación de la declaración de tránsito y de las mercancías en la aduana de destino.

*Artículo 312 del
AE*

El titular del régimen puede pedir a las autoridades aduaneras una prueba alternativa, en una fotocopia del segundo ejemplar del DAT, de que el régimen de tránsito ha finalizado correctamente y no se ha detectado ninguna irregularidad. Dicha prueba puede entregarse en el momento de la presentación de las mercancías y del DAT en la aduana de destino.

Nota: en el apartado VII.3.3.1 se ofrece información detallada sobre

la aceptación de la prueba alternativa por parte de la aduana de partida.

OPERADORES ECONÓMICOS

Con el fin de obtener una prueba alternativa, según lo previsto en el artículo 45, apartado 4, del apéndice I del Convenio y en el artículo 308 del AE, en su caso, puede presentarse en la aduana de destino, para su visado, una fotocopia del segundo ejemplar del DAT y de la lista de artículos.

La fotocopia deberá:

- llevar la mención «Copia»;
- llevar el sello de la aduana de destino, la firma del funcionario competente, la fecha y la mención siguiente: «Prueba alternativa – 99202»;
- incluir un número de referencia y los datos de la declaración de tránsito.

En el anexo IV.8.3 figura la mención «Prueba alternativa» en todos los idiomas oficiales.

ADUANA

La aduana de destino deberá certificar el DAT y la lista de artículos (en su caso), en los que figurará un número de referencia. Dicha certificación podrá realizarse mediante un sistema informático, si bien deberá quedar claro para la aduana de partida que se trata de un original.

La aduana de destino solo visará la prueba alternativa si no ha detectado irregularidades. El documento deberá llevar el sello, la firma del funcionario competente y la fecha.

La persona que presente la prueba alternativa, junto con las mercancías y el DAT, será considerada la representante del titular del régimen. La aduana de destino entregará el ejemplar visado del DAT a esta persona.

V.6.4.3. Presentación de las mercancías y los documentos fuera de los días y horas de apertura y en un lugar distinto de la aduana de destino

*Artículo 45,
apartado 1, del
apéndice I del
Convenio*

Por norma general, las mercancías, la declaración de tránsito y los documentos exigidos deberán presentarse:

- en la aduana de destino; y
- durante los días y horas de apertura fijados.

*Artículo 306,
apartado 1, del AE*

No obstante, la aduana de destino podrá, a petición del titular del régimen o de otra persona que presente las mercancías, permitir la presentación de las mercancías y los documentos de tránsito fuera del horario oficial de apertura o en otro lugar distinto.

V.6.4.4. Irregularidades

V.6.4.4.1. Irregularidades en los precintos

Solamente se procederá al levante para el régimen de tránsito común/de la Unión de aquellas mercancías que se hayan precintado. Las autoridades aduaneras de la aduana de destino deberán comprobar si los precintos están intactos. Si han sido manipulados, las mencionadas autoridades lo indicarán en el DUA o en el DAT que envían a la aduana de partida.

ADUANA

La aduana de destino examinará el estado de los precintos y dejará constancia de los resultados en el DUA o en el DAT. Si los precintos estuvieran deteriorados o existieran pruebas de que han sido manipulados, se recomienda encarecidamente que las aduanas examinen las mercancías y consignen los resultados en el DUA o en el DAT.

V.6.4.4.2. Otras irregularidades

La aduana de destino deberá anotar la irregularidad detectada en el DUA o en el DAT a fin de informar a la aduana de partida al respecto y adoptará las medidas adecuadas.

Es posible que en la aduana de destino se constate la existencia de diferencias entre las mercancías declaradas en el papel y las mercancías que realmente se presentan en esa aduana. Cada uno de los casos debe considerarse de forma individual, ya que existe la posibilidad de que se haya producido un error en la aduana de partida.

Las menciones «sobra» y «falta» harán referencia al número de bultos, a la masa bruta o a ambos.

Solo será necesario indicar las diferencias de clasificación arancelaria cuando así lo exija la legislación de tránsito común/de la Unión.

Cuando sea necesario, estas diferencias se deberán notificar por carta o por medio de una fotocopia del documento pertinente (T1, T2, T2F, T2L, T2LF, CIM).

Las menciones «sobra» y «falta» anotadas deberán indicar, además,

la masa neta o bruta u otra unidad de medida adecuada.

En el anexo V.6.8.4 figura la mención «Diferencias» en todos los idiomas oficiales.

ADUANA

La aduana de destino deberá:

- indicar en el DUA o en el DAT cualquier irregularidad que detecte.

V.6.4.5. Cambio de aduana de destino

Artículo 47, apartado 2, del apéndice I del Convenio La operación de tránsito podrá finalizar en una aduana distinta de la prevista en la declaración de tránsito. Esta última se convertirá entonces en la aduana de destino.

Artículo 306, apartado 4, del AE Cuando se produzca un cambio de aduana de destino, el titular del régimen no habrá cumplido todas sus obligaciones al presentar las mercancías en la última aduana de paso que era en principio la aduana de destino prevista, sino que será responsable del correcto desarrollo de la operación hasta la nueva aduana de destino.

Se pueden presentar tres situaciones:

1. La nueva aduana de destino se encuentra en la misma Parte contratante/el mismo Estado miembro que el consignado en la declaración de tránsito:

ADUANA

La aduana de destino deberá:

- registrar la declaración de tránsito;
- comprobar si la información del ejemplar n.º 4 del DUA o del primer ejemplar del DAT coincide con la que figura en el ejemplar n.º 5 del DUA o en el segundo ejemplar del DAT;
- comprobar el plazo, el estado de los precintos (si los hubiera) y el itinerario (si fuera obligatorio);
- decidir el nivel de comprobación necesario;
- en caso de obtener resultados positivos en la comprobación, anotar en la casilla I del ejemplar n.º 5 del DUA o en el segundo ejemplar del DAT el código «A1», «A2» o «A5» después del epígrafe «Observaciones»;
- en caso de obtener resultados negativos en la comprobación, anotar en la casilla I del ejemplar n.º 5 del DUA o en el segundo ejemplar del DAT el código «B1» después del epígrafe «Observaciones»;
- devolver el ejemplar n.º 5 del DUA o el segundo ejemplar del DAT al país de

partida por los canales habituales.

2. La nueva aduana de destino se encuentra en una Parte contratante/Estado miembro distinto del consignado en la declaración de tránsito:

ADUANA

La aduana de destino deberá:

- registrar la declaración de tránsito;
- comprobar en la casilla n.º 52 del DUA o del DAT si la garantía es válida en el país de que se trate;
- comprobar si la información del ejemplar n.º 4 del DUA o del primer ejemplar del DAT coincide con la que figura en el ejemplar n.º 5 del DUA o en el segundo ejemplar del DAT;
- comprobar el plazo, el estado de los precintos (si los hubiera) y el itinerario (si fuera obligatorio);
- decidir el nivel de comprobación necesario;
- tras consignar el código del resultado del control («A1», «A2», «A5» o «B1»), anotar en la casilla I del ejemplar n.º 5 del DUA o en el segundo ejemplar del DAT, en el epígrafe «Observaciones», la mención: «DIFERENCIAS: MERCANCÍAS PRESENTADAS EN LA ADUANA.....(NOMBRE Y PAÍS)»;
- devolver el ejemplar n.º 5 del DUA o el segundo ejemplar del DAT al país de partida por los canales habituales.

En el anexo V.6.8.9 figura la mención «Diferencias: ...» en todas las lenguas oficiales.

3. La nueva aduana de destino se encuentra en un Estado miembro o una Parte contratante distinto del consignado en el DUA o en el DAT, y el DUA o el DAT lleva una de las menciones siguientes:

«SALIDA DE.... SOMETIDA A RESTRICCIONES O IMPOSICIONES EN VIRTUD DEL (DE LA) REGLAMENTO/DIRECTIVA/DECISIÓN N.º»

En el anexo 8.10 figura esta mención en todos los idiomas oficiales.

ADUANA

La aduana de destino deberá:

- registrar la declaración de tránsito;
- comprobar en la casilla n.º 52 del DUA o del DAT si la garantía es válida en el país de que se trate;
- comprobar si la información del ejemplar n.º 4 del DUA o del primer ejemplar

del DAT coincide con la que figura en el ejemplar n.º 5 del DUA o en el segundo ejemplar del DAT;

- comprobar el plazo, el estado de los precintos (si los hubiera) y el itinerario (si fuera obligatorio);
- decidir el nivel de comprobación necesario;
- en caso de obtener resultados positivos en la comprobación, anotar en la casilla I del ejemplar n.º 5 del DUA o en el segundo ejemplar del DAT, en el epígrafe «Observaciones», la mención «DIFERENCIAS: MERCANCÍAS PRESENTADAS EN LA ADUANA.....(NOMBRE Y PAÍS)»;
- enviar al país de partida, por los canales habituales:
 - la notificación de que las mercancías sometidas a restricciones o imposiciones de exportación se entregaron en la aduana en cuestión;
 - el ejemplar n.º 5 del DUA o el segundo ejemplar del DAT;
- mantener las mercancías bajo control aduanero y decidir si:
 - se autoriza su traslado a la Parte contratante con jurisdicción sobre la aduana de partida; o
 - se deniega el traslado hasta que se reciba de la aduana de partida una autorización específica por escrito que permita su levante.

V.6.5. Presentación de las mercancías y la declaración de tránsito fuera de plazo

Los documentos siguientes constituyen pruebas de que el plazo ha expirado por situaciones imprevistas no imputables al transportista ni al titular del régimen:

- recibo expedido por la Policía (por ejemplo, en caso de accidente o robo);
- recibo expedido por un servicio médico (por ejemplo, en caso de asistencia médica);
- recibo expedido por un servicio de asistencia en carretera (por ejemplo, en caso de reparación de un vehículo);
- cualquier prueba de retraso provocado por una huelga o por cualquier otra circunstancia imprevista.

No obstante, corresponde a la aduana de destino decidir la validez de la prueba.

V.6.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado)

V.6.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas

V.6.8. Anexos

V.6.8.1. Indicación normalizada «Conforme»

Anexo suprimido, puesto que ha dejado de ser pertinente.

V.6.8.2. Indicación «Prueba alternativa»

BG	Алтернативно доказателство
CS	Alternativní důkaz
DE	Alternativnachweis
EE	Alternatiivsed tõendid
EL	Εναλλακτική απόδειξη
ES	Prueba alternativa
FR	Preuve alternative
IT	Prova alternativa
LV	Alternatīvs pierādījums
LT	Alternatyvusis įrodymas
HU	Alternatív igazolás
MK	Алтернативен доказ
MT	Prova alternattiva
NL	Alternatief bewijs
PL	Alternatywny dowód
PT	Prova alternativa
RO	Probă alternativă
SI	Alternativno dokazilo
SK	Alternatívny dôkaz
RS	Алтернативни доказ
FI	Vaihtoehtoinen todiste
SV	Alternativt bevis
EN	Alternative proof
IS	Önnur sönnun
NO	Alternativt bevis
HR	Alternativni dokaz
TR	Alternatif Kanıt

**V.6.8.3. Lista de oficinas centralizadoras para la devolución del ejemplar n.º 5 del
DUA o de segundas copias del DAT**

Para consultar la versión más reciente de esta lista, haga clic en el siguiente enlace:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

V.6.8.4. Mención «Diferencias»

Mención que figurará cuando la aduana de destino encuentre diferencias:

En la casilla I, tras la palabra «Observaciones»:

BG:	Разлики:	В повече.... Липси.... Описание на стоките. Тарифна позиция....
CS:	Odlišnosti:	přebytečné množství chybějící množství název zboží. sazební zařazení
DA:	Uoverensstemmelser:	overtallig: manko: varebeskrivelse: tarifering:
DE:	Unstimmigkeiten:	Mehrmenge: Fehlmenge: Art der Waren: Unterposition HS:
EE:	Erinevused:	ülejääk: puudujääk: kauba kirjeldus: tariifne klassifitseerimine:
EL:	Διαφορές	Πλεόνασμα: Ελλειμμα:..... Φύση των εμπορευμάτων:.... Δασμολογική κατάταξη:
ES:	Diferencias:	sobra: falta: clase de mercancía: clasificación arancelaria:
FR:	Différences:	excédent: manquant: nature des marchandises: classement tarifaire:
IT:	Differenze:	Eccedenza:

		Deficienza:
		Natura della merci:
		Classificazione tariffaria:
LV:	Atšķirības:	vairāk: Mazāk: Preču apraksts: Tarifu klasifikācija:
LT:	Neatitikimai:	perteklius: trūkumas: prekių aprašimas: tarifinis klasifikavimas:
HU:	Eltérések:	többlet hiány az áruk fajtája.... tarifaszáma
MT:		
MK:	Разлики:	ВИШОК: КУСОК: ОПИС НА СТОКА: тарифно распоредување:
NL:	Verschillen:	teveel: tekort: soort goederen: tariefpostonderverdeling:
PL:	Niezgodności:	nadwyżki braki opis towarów ... klasyfikacja taryfowa
PT:	Diferenças:	para mais: para menos: natureza das mercadorias: onsigneeion pautal:
RO:	Diferențe:	excedent: lipsa: descrierea mărfurilor:..... încadrare tarifară:

SI:	Razlike:	višek: manko: opis blaga: tarifna oznaka:
SK:	Nezrovnalosti:	nadbytočné množstvo chýbajúce množstvo.... druh tovaru sadzobné zaradenie
RS:	Разлике:	Вишак:..... Мањак:..... Опис робе:..... Тарифна ознака:.....
FI:	Eroavuudet:	ylilukuinen tavara: puuttuu: tavaralaji: tariffiointi:
SV:	Avvikelser:	övertaligt gods: manko: varuslag: klassificering:
EN:	Differences:	excess: shortage: description of goods: tariff classification:
IS:	Osamræmi:	Umframmagn: Vöntun: Vörulysing: Tollflokkun:....
NO:	Uoverensstemmelser:	overtallig: manko:..... varebeskrivelse:.... tariffering:..
HR:	Razlike:	višak: manjak:..... opis robe:.... * razvrstavanje u tarifu
TR:	Farklılıklar:	fazlalık:..... Eksiklik:..... Eşya tanımı:.....

V.6.8.5. Mención «Diferencia»

Anexo suprimido, puesto que ha dejado de ser pertinente.

V.6.8.6. Mención «Investigación en curso»

Anexo suprimido, puesto que ha dejado de ser pertinente.

V.6.8.7. Mención «Tributos percibidos»

Anexo suprimido, puesto que ha dejado de ser pertinente.

V.6.8.8. Mención «Diferencias»: mercancías presentadas en la aduana (nombre y país)»

BG	Различия: митническо учреждение, където стоките са представени (наименование и страна)
CS	Nesrovnalosti: úřad, kterému bylo zboží předloženo..... (název a země)
DA	Forskelle: det sted, hvor varerne blev frembudt (navn og land)
DE	Unstimmigkeiten: Stelle, bei der die Gestellung erfolgte (Name und Land)
EE	Erinevused: asutus, kuhu kaup esitati(nimi ja riik)
EL	Διαφορές: εμπορεύματα προσκομισθέντα στο τελωνείο.....(Όνομα και χώρα)
ES	Diferencias: mercancías presentadas en la oficina (nombre y país)
FR	Différences: marchandises présentées au bureau (nom et pays)
IT	Differenze: ufficio al quale sono state presentate le merci (nome e paese)
LV	Atšķirības: muitas iestāde, kurā preces tika uzrādītas (nosaukums un valsts)
LT	Skirtumai: įstaiga, kuriai pateiktos prekės (pavadinimas ir valstybė)
HU	Eltérések: hivatal, ahol az áruk bemutatása megtörtént (név és ország)
MK	Разлики: испостава каде стоките се ставени на увид (назив и земја)
MT	Differenzi: uffiċċju fejn l-oġġetti kienu ppreżentati (isem u pajjiż)
NL	Verschillen: kantoor waar de goederen zijn aangebracht (naam en land)
PL	Nie zgodności: urząd w którym przedstawiono towar(nazwa i kraj)
PT	Diferenças: mercadorias apresentadas na estância (nome e país)
RO	Diferențe: mărfuri prezentate la biroul vamal (numebiroul unde au fost prezentate mărfurile (denumire și țara)
SI	Razlike: urad, pri katerem je bilo blago predloženo ... (naziv in država)
SK	Nezrovnalosti: úrad, ktorému bol tovar dodaný (názov a krajina)
FI	Muutos: toimipaikka, jossa tavarat esitetty (nimi ja maa)
RS	Разлике: царинарница којој је роба предата (назив и земља)
SV	Avvikelse: tullkontor där varorna anmälles (namn och land)
EN	Differences: office where goods were presented (name and country)
IS	Breying: tollstjórnaskrifstofa þar sem vörum var framvísað (nafn og land)
NO	Forskjell: det tollsted hvor varene ble fremlagt (navn og land)
HR	Razlike: carinski ured kojem je roba podnesena...(naziv i zemlja)
TR	Farklılıklar: Eşyanın sunulduğu idare... (adı/ülkesi)

V.6.8.9. Mención «Salida de ... sometida a restricciones o imposiciones en virtud del (de la) Reglamento/Directiva/Decisión n.º ...»

- BG Напускането на Подлежи на ограничения или такси съгласно Регламент/Директива/Решение № ...
- CS Výstup ze podléhá omezením nebo dávkám podle nařízení/směrnice/rozhodnutí č ...
- DA Udpassage fra undergivet restriktioner eller afgifter i henhold til forordning/direktiv/afgørelse nr. ...
- DE Ausgang aus- gemäß Verordnung/Richtlinie/Beschluss Nr. ... Beschränkungen oder Abgaben unterworfen.
- EE Väljumine ... on aluseks piirangutele ja maksudele vastavalt määrusele/direktiivile/otsusele nr....
- EL Η έξοδος από Υποβάλλεται σε περιορισμούς ή σε επιβαρύνσεις από τον Κανονισμό/την Οδηγία/την Απόφαση αριθ. ...
- ES Salida de..... sometida a restricciones o imposiciones en virtud del (de la) Reglamento/Directiva/Decisión n.º...
- FR Sortie de soumise à des restrictions ou à des impositions par le règlement ou la directive/décision no ...
- IT Uscita dalla soggetta a restrizioni o ad imposizioni a norma del(la) regolamento/direttiva/decisione n. ...
- LV Izvešana no, piemērojot ierobežojumus vai maksājumus saskaņā ar Regulu/Direktīvu/Lēmumu No...,
- LT Išvežimui iš taikomi apribojimai arba mokesčiai, nustatyti Reglamentu/Direktyva/Sprendimu Nr....,
- HU A kilépés..... területéről a rendelet/irányelv/határozat szerinti korlátozás vagy teher megfizetésének kötelezettsége alá esik
- МК Излезот од предмет на ограничувања или давачки согласно Уредба/Директива/Решение Бр. ...
- MT Ҳруғ mill-sugġett għall-restrizzjonijiet jew ҥlasijiet taht Regola/Direttiva/Deċiżjoni Nru...
- NL Bij uitgang uit de zijn de beperkingen of heffingen van Verordening/Richtlijn/Besluit nr. ... van toepassing.

- PL Wyprowadzenie z..... podlega ograniczeniom lub opłatom zgodnie z rozporządzeniem/dyrektywą/decyzją nr ...
- PT Saída da sujeita a restrições ou a imposições pelo(a) Regulamento/Directiva/Decisão n.º ...
- RO Ieșire din ... supusă restricțiilor sau impozitelor prin Regulamentul/Directiva/Decizia Nr ...
- SI Iznos iz zavezan omejitvam ali obveznim dajatvam na podlagi uredbe/direktive/odločbe št ...
- SK Výstup z..... podlieha obmedzeniam alebo platbám podľa nariadenia/smernice/rozhodnutia č
- RS Излаз из..... подлеже ограничењима или трошковима на основу Уредбе/Директиве/Одлуке бр.....
- FI vientiin sovelletaan asetuksen/direktiivin/päätöksen N:o ... mukaisia rajoituksia tai maksuja
- SV Utförsel från underkastad restriktioner eller avgifter i enlighet med förordning/direktiv/beslut nr ...
- EN Exit from subject to restrictions or charges under Regulation/Directive/Decision No ...
- IS Útflutningur frá háð takmörkunum eða gjöldum samkvæmt reglugerð/fyrirmælum/ákvörðun nr.
- NO Utförsel fra Underlagt restriksjoner eller avgifter i henhold til forordning/direktiv/vedtak nr. ...
- HR Izlaz iz ... podliježe ograničenjima ili pristojbama na temelju Uredbe/Direktive/Odluke br...
- TR Eşyanın’dan çıkışı..... No.lu Tüzük/Direktif/Karar kapsamında kısıtlamalara veya mali yükümlülöklere tabidir

PARTE VI. SIMPLIFICACIONES

VI.1. Introducción

La parte VI trata de las simplificaciones del tránsito.

El apartado VI.2 presenta la teoría general y la legislación sobre simplificaciones del tránsito.

En el apartado VI.3 se describe cada una de dichas simplificaciones.

El apartado VI.4 trata de las situaciones específicas.

El apartado VI.5 trata de las excepciones.

El apartado VI.6 está reservado a las instrucciones nacionales específicas.

El apartado VI.7 está reservado para uso exclusivo de las administraciones aduaneras.

El apartado VI.8 incluye los anexos.

VI.2. Aspectos teóricos generales y legislación pertinente

Las fuentes legislativas son:

- artículos 55 a 111 *ter* del apéndice I del Convenio;
- artículo 233, apartado 4, del CAU;
- artículos 191 a 200 del AD;
- artículos 313 a 320 del AE;
- artículos 25 y 26 del ADT.

En términos generales, las simplificaciones del tránsito pueden clasificarse en dos grandes categorías:

1. las simplificaciones basadas en el operador comercial; y
2. las simplificaciones basadas en la modalidad de transporte.

La finalidad de las simplificaciones del tránsito, todas ellas supeditadas a la fiabilidad del operador económico y sujetas a autorización, es encontrar un equilibrio entre el control aduanero y la simplificación del comercio. Las distintas simplificaciones del tránsito se describen en el apartado VI.3.

Este apartado describe el procedimiento necesario para obtener la autorización de una simplificación del tránsito y en él se exponen:

- las condiciones generales que los operadores económicos deben cumplir para obtener la autorización para utilizar una simplificación (apartado VI.2.1);
- el procedimiento de obtención de una autorización (apartado VI.2.2);
- la supervisión de una autorización (apartado VI.2.3);
- el procedimiento de anulación, revocación o modificación de una autorización (apartado VI.2.4);
- el procedimiento de suspensión de una autorización (apartado VI.2.5);
- la reevaluación de una autorización (apartado VI.2.6).

VI.2.1. Tipos de simplificaciones del tránsito y condiciones

*Artículo 6 del
Convenio*

*Artículo 55 del
apéndice I del
Convenio*

*Artículo 89,
apartado 5, y
artículo 233,
apartado 4, del
CAU*

*Artículo 24,
apartado 1, letra
b), y artículos 25 a
28 del ADT*

Cuando se presente una solicitud de simplificación, las autoridades aduaneras podrán autorizar cualquiera de las siguientes

simplificaciones para la inclusión de las mercancías en el régimen de tránsito común/de la Unión o para ponerle fin:

a) la utilización de una garantía global o de una garantía global con un importe reducido (incluida una dispensa de garantía);

b) el empleo de precintos especiales, cuando sea necesario el precintado para garantizar la identificación de las mercancías incluidas en el régimen de tránsito común/de la Unión;

c) el estatuto de expedidor autorizado, que permita al titular de la autorización incluir mercancías en el régimen de tránsito común/de la Unión sin presentarlas en aduana;

d) el estatuto de destinatario autorizado, que permita al titular de la autorización recibir mercancías con arreglo al régimen de tránsito común/de la Unión en un lugar autorizado para finalizar el procedimiento;

e) el empleo del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para las mercancías transportadas por vía aérea (aplicable únicamente hasta la fecha de actualización del sistema NCTS);

f) el empleo del régimen de tránsito de la Unión en soporte papel para las mercancías transportadas por vía marítima (aplicable únicamente hasta la fecha de actualización del sistema NCTS);

g) la utilización de un documento de transporte electrónico (DTE) como declaración aduanera para la inclusión de las mercancías transportadas por vía aérea en el régimen de tránsito común o de la

Unión y las mercancías transportadas por vía marítima en el régimen de tránsito de la Unión;

h) la utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para las mercancías transportadas por ferrocarril (aplicable únicamente hasta la fecha de actualización del sistema NCTS);

i) la aplicación de otros procedimientos simplificados basados en el artículo 6 del Convenio;

1. Para la simplificación que implica el uso de una garantía global deberán cumplirse las siguientes condiciones:

- el solicitante deberá estar establecido en el territorio aduanero de una Parte contratante;
- el solicitante no podrá haber cometido infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera y de la normativa fiscal ni podrá tener condena alguna por un delito grave en relación con su actividad económica;
- el solicitante deberá utilizar habitualmente el régimen de tránsito común/de la Unión o tener un nivel adecuado de competencia o de cualificaciones profesionales directamente relacionadas con las actividades que se ejerzan.

*Artículos 57 y 75
del apéndice I del
Convenio*

El importe de referencia de la garantía global puede reducirse al 50 %, 30 % o 0 % (dispensa) siempre que se cumplan los siguientes criterios adicionales:

*Artículo 95,
apartado 1, del
CAU*

- 50 % del importe de referencia:
 - el solicitante mantiene un sistema de contabilidad que es coherente con los principios contables comúnmente aceptados y aplicados en la Parte contratante en la que se lleve la contabilidad, permite el control aduanero mediante auditoría y mantiene un historial de datos que facilita una pista de auditoría desde el momento en que se introducen en el archivo de datos;
 - el solicitante tiene una organización administrativa que corresponde al tipo y al tamaño de la empresa y que es adecuada para la gestión del flujo de mercancías, y aplica controles internos que permiten prevenir, detectar y corregir los errores y prevenir y detectar las transacciones ilegales o irregulares;
 - el solicitante no está incurso en un procedimiento concursal;
 - durante los últimos tres años anteriores a la presentación de la solicitud, el solicitante ha cumplido sus

Artículo 84 del AD

obligaciones económicas en relación con los pagos de la deuda (aduanera) percibidos en relación con la importación o exportación de las mercancías;

- el solicitante demuestra, sobre la base de los registros y de la información disponibles para los tres últimos años anteriores a la presentación de la solicitud, que dispone de capacidad financiera suficiente para cumplir sus obligaciones y hacer honor a sus compromisos relativos a la naturaleza y el volumen de las actividades comerciales, en particular no disponer de activos netos negativos, excepto en caso de que puedan cubrirse.
- 30 % del importe de referencia:
 - el solicitante mantiene un sistema de contabilidad que es coherente con los principios contables comúnmente aceptados y aplicados en la Parte contratante en la que se lleve la contabilidad, permite el control aduanero mediante auditoría y mantiene un historial de datos que facilita una pista de auditoría desde el momento en que se introducen en el archivo de datos;
 - el solicitante tiene una organización administrativa que corresponde al tipo y al tamaño de la empresa y que es adecuada para la gestión del flujo de mercancías, y aplica controles internos que permiten prevenir, detectar y corregir los errores y prevenir y detectar las transacciones ilegales o irregulares;
 - el solicitante garantiza que los empleados pertinentes hayan recibido la orden de informar a las autoridades aduaneras si se descubren dificultades de cumplimiento y establece procedimientos para informar de tales dificultades a dichas autoridades;
 - el solicitante no está incurso en un procedimiento concursal;
 - durante los últimos tres años anteriores a la presentación de la solicitud, el solicitante ha cumplido sus obligaciones económicas en relación con los pagos de la deuda (aduanera) percibidos en relación con la importación o exportación de las mercancías;
 - el solicitante demuestra, sobre la base de los registros y de la información disponibles para los tres últimos años anteriores a la presentación de la solicitud, que dispone de capacidad financiera suficiente para cumplir sus obligaciones y hacer honor a sus compromisos relativos a la naturaleza y el volumen de las actividades comerciales, en particular no disponer de activos netos negativos,

excepto en caso de que puedan cubrirse.

- 0 % del importe de referencia (dispensa de garantía):
 - el solicitante mantiene un sistema de contabilidad que es coherente con los principios contables comúnmente aceptados y aplicados en la Parte contratante en la que se lleve la contabilidad, permite el control aduanero mediante auditoría y mantiene un historial de datos que facilita una pista de auditoría desde el momento en que se introducen en el archivo de datos;
 - el solicitante permite a la autoridad aduanera el acceso físico a sus sistemas contables y, en su caso, a sus registros comerciales y de transporte;
 - el solicitante tiene un sistema logístico que identifica las mercancías como mercancías en libre práctica en la Parte contratante o como mercancías de un tercer país e indica, si procede, su ubicación;
 - el solicitante tiene una organización administrativa que corresponde al tipo y al tamaño de la empresa y que es adecuada para la gestión del flujo de mercancías, y aplica controles internos que permiten prevenir, detectar y corregir los errores y prevenir y detectar las transacciones ilegales o irregulares;
 - el solicitante ha establecido, en su caso, procedimientos satisfactorios para la gestión de las licencias y autorizaciones concedidas con arreglo a medidas de política comercial o relacionadas con el comercio de productos agrícolas;
 - el solicitante aplica procedimientos satisfactorios de archivo de sus registros y la información de la empresa y de protección respecto a la pérdida de información;
 - el solicitante garantiza que los empleados pertinentes hayan recibido la orden de informar a las autoridades aduaneras si se descubren dificultades de cumplimiento y establece procedimientos para informar de tales dificultades a dichas autoridades;
 - el solicitante ha establecido medidas apropiadas de seguridad para proteger su sistema informático de cualquier intrusión no autorizada y para asegurar su documentación;
 - el solicitante no está incurso en un procedimiento concursal;
 - durante los últimos tres años anteriores a la presentación de la solicitud, el solicitante ha cumplido sus obligaciones económicas en relación con los pagos de la

deuda (aduanera) percibidos en relación con la importación o exportación de las mercancías;

- el solicitante demuestra, sobre la base de los registros y de la información disponibles para los tres últimos años anteriores a la presentación de la solicitud, que dispone de capacidad financiera suficiente para cumplir sus obligaciones y hacer honor a sus compromisos relativos a la naturaleza y el volumen de las actividades comerciales, en particular no disponer de activos netos negativos, excepto en caso de que puedan cubrirse.

*Artículo 57 del
apéndice I del
Convenio*

2. Para las siguientes autorizaciones que conllevan la utilización de precintos de un modelo especial, el estatuto de expedidor autorizado y el estatuto de destinatario autorizado, deberán cumplirse las siguientes condiciones:

*Artículos 191, 193,
195, 199 y 200 del
AD*

- el solicitante deberá estar establecido en el territorio aduanero de una Parte contratante;
- el solicitante deberá declarar que va a utilizar regularmente el régimen de tránsito común/de la Unión;
- el solicitante no podrá haber cometido infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera y de la normativa fiscal ni podrá tener condena alguna por un delito grave en relación con su actividad económica;
- el solicitante deberá demostrar un alto nivel de control de sus operaciones y del flujo de mercancías mediante un sistema de gestión de los registros comerciales y, en su caso, de transporte que permite efectuar controles aduaneros adecuados;
- el solicitante deberá tener un nivel adecuado de competencia o de cualificaciones profesionales directamente relacionadas con las actividades que se ejerzan.

*Artículos 25 a 28
del ADT*

3. Para las autorizaciones que conllevan el uso del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea:

- el solicitante deberá ser una compañía aérea establecida en el territorio aduanero de una Parte contratante;
- el solicitante deberá utilizar habitualmente los acuerdos de tránsito común/de la Unión o bien las autoridades aduaneras deberán ser conocedoras de que el solicitante puede cumplir las obligaciones previstas con arreglo a dichos acuerdos;
- el solicitante no debe haber infringido de forma grave o reiterada la legislación aduanera o fiscal.

4. Para las autorizaciones que conllevan el uso del régimen de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima:

- el solicitante deberá ser una compañía naviera establecida en el territorio aduanero de la Unión;
- el solicitante deberá utilizar habitualmente los acuerdos de tránsito de la Unión o bien las autoridades aduaneras deberán ser conocedoras de que el solicitante puede cumplir las obligaciones previstas con arreglo a dichos acuerdos;
- el solicitante no debe haber infringido de forma grave o reiterada la legislación aduanera o fiscal.

5. Para las autorizaciones que implican el empleo de un documento de transporte electrónico (DTE) como declaración de tránsito para incluir mercancías en el régimen de tránsito común/de la Unión:

- por lo que respecta al transporte por vía aérea (aplicable al tránsito común/de la Unión):
 - ✓ el solicitante deberá operar un número significativo de vuelos entre los aeropuertos de los países de tránsito común o de la Unión;
 - ✓ el solicitante deberá demostrar estar en condiciones de asegurar que los datos del DTE sean accesibles para la aduana de partida en el aeropuerto de partida y para la aduana de destino en el aeropuerto de destino y que dichos datos sean los mismos en la aduana de partida y en la aduana de destino;
 - ✓ el solicitante deberá estar establecido en el territorio de una Parte contratante;
 - ✓ el solicitante deberá declarar que va a utilizar regularmente mecanismos de tránsito común/de la Unión;
 - ✓ el solicitante no podrá haber cometido infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera y de la normativa fiscal ni podrá tener condena alguna por un delito grave en relación con su actividad económica;
 - ✓ el solicitante deberá demostrar un alto nivel de control de sus operaciones y del flujo de mercancías mediante un sistema de gestión de los registros comerciales y, en su caso, de transporte que permite

*Artículos 111 bis y
111 ter del
apéndice I del
Convenio*

*Artículo 233,
apartado 4
(autorización), del
CAU*

*Artículos 191 y 199
a 200 del AD*

- efectuar controles aduaneros adecuados;
- ✓ el solicitante deberá poder demostrar un nivel adecuado de competencia o de cualificaciones profesionales directamente relacionadas con las actividades que se ejerzan.
- por lo que respecta al transporte por vía marítima (aplicable exclusivamente al tránsito de la Unión):
 - ✓ el solicitante deberá operar un número significativo de travesías entre puertos de la UE;
 - ✓ el solicitante deberá demostrar estar en condiciones de asegurar que los datos del DTE sean accesibles para la aduana de partida en el puerto de partida y para la aduana de destino en el puerto de destino y que dichos datos sean los mismos en la aduana de partida y en la aduana de destino;
 - ✓ el solicitante deberá estar establecido en el territorio de la Unión;
 - ✓ el solicitante deberá declarar que va a utilizar regularmente mecanismos de tránsito de la Unión;
 - ✓ el solicitante no podrá haber cometido infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera y de la normativa fiscal ni podrá tener condena alguna por un delito grave en relación con su actividad económica;
 - ✓ el solicitante deberá demostrar un alto nivel de control de sus operaciones y del flujo de mercancías mediante un sistema de gestión de los registros comerciales y, en su caso, de transporte que permite efectuar controles aduaneros adecuados;
 - ✓ el solicitante deberá poder demostrar un nivel adecuado de competencia o de cualificaciones profesionales directamente relacionadas con las actividades que se ejerzan.

6. Para las autorizaciones que conllevan el uso del régimen de tránsito de la Unión en soporte papel específico para las mercancías transportadas por ferrocarril:

- el solicitante deberá ser una empresa ferroviaria;
- el solicitante deberá estar establecido en el territorio aduanero de una Parte contratante;
- el solicitante deberá utilizar regularmente el régimen de tránsito común/de la Unión o la autoridad aduanera competente deberá saber que puede cumplir las obligaciones

inherentes a este régimen;

- el solicitante no debe haber infringido de forma grave o reiterada la legislación aduanera o fiscal.

Todas las autorizaciones solo se concederán si la autoridad aduanera considera que va a estar en condiciones de supervisar el régimen de tránsito común/de la Unión y de efectuar controles sin un esfuerzo administrativo desproporcionado con respecto a las necesidades de la persona de que se trate.

VI.2.2. Procedimiento de autorización

*Artículo 61 del
apéndice I del
Convenio*

Toda simplificación estará sujeta a autorización. Las solicitudes se presentarán en formato electrónico o por escrito, autenticadas y firmadas ⁽³³⁾. El solicitante facilitará a las autoridades competentes todos los datos necesarios para conceder la autorización.

*Artículo 22,
apartado 1, del
CAU*

*Artículos 192 y 194
del AD*

El lugar de presentación de la solicitud depende del tipo de simplificación. En general, la solicitud se presentará a las autoridades aduaneras competentes del lugar en que se lleve o se encuentre accesible la contabilidad principal del solicitante a efectos aduaneros y en el que vaya a realizarse al menos una parte de las actividades a que se refiere la autorización. Sin embargo, en casos específicos, el lugar de presentación de la solicitud es diferente. En caso de un expedidor autorizado, la solicitud se presentará a las autoridades competentes del país en el que la operación de tránsito común/de la Unión vaya a iniciarse y, en relación con el destinatario autorizado, a las autoridades competentes del país en el que la operación de tránsito común/de la Unión vaya a finalizar. Cuando las autorizaciones conlleven la utilización de precintos de un modelo especial, el solicitante podrá elegir las autoridades aduaneras competentes. Si el solicitante es un expedidor autorizado, podrá presentar la solicitud para el uso de precintos de un modelo especial ante las autoridades aduaneras responsables de la concesión de la autorización para el expedidor autorizado o de acuerdo con las normas generales anteriores.

Los procedimientos de aceptación de las autorizaciones y su denegación se realizarán de acuerdo con las disposiciones generales contempladas en la legislación nacional de las Partes contratantes.

OPERADORES ECONÓMICOS

⁽³³⁾ Dentro de la Unión, para las solicitudes y autorizaciones es aplicable el Sistema de Gestión de Decisiones Aduaneras.

Con el fin de obtener una autorización deberán:

1. Presentar una solicitud en formato electrónico o por escrito, autenticada y fechada, indicando el tipo de simplificación solicitada.

2. Indicar todos los datos necesarios que justifiquen su solicitud, entre los que cabe señalar:

- los datos del solicitante;
- el lugar de establecimiento;
- toda la información que permita a las autoridades competentes decidir si se cumplen las condiciones.

3. Indicar el sistema de registro de las actividades económicas.

Nota: los solicitantes serán responsables de la exactitud de la información proporcionada y de la autenticidad de la documentación aportada.

Antes de conceder la autorización, las autoridades competentes deberán evaluar si se cumplen las condiciones.

Las principales condiciones aplicables a todas las simplificaciones del tránsito son los criterios a que están sujetos los OEA recogidos en el artículo 39, letras a), b) y c), del CAU, salvo en el caso de las siguientes simplificaciones:

- la utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea;
- la utilización del régimen de tránsito de la Unión para mercancías transportadas por vía marítima;
- la utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por ferrocarril.

*Artículo 64 del
apéndice I del
Convenio*

*Artículo 22,
apartados 4 y 5, y
artículo 39 del
CAU*

En estas situaciones solo son de aplicación los criterios correspondientes a los OEA establecidos en el artículo 39, letra a), del CAU.

Artículo 14 del AD

Para verificar dichos criterios, se recomienda encarecidamente consultar el documento «[Orientaciones para operadores económicos autorizados](#)».

El documento describe en detalle el método y la manera en que las autoridades aduaneras competentes verificarán los criterios y subcriterios específicos, teniendo en cuenta el tamaño y el tipo de solicitante (p. ej., multinacionales y grandes empresas, pequeñas y

medianas empresas, empresas de transporte, operadores de transporte urgente, expedidores/destinatarios).

Durante la verificación de las condiciones, también podrá considerarse cualquier información facilitada por otras autoridades o agencias gubernamentales.

La autorización contendrá toda la información necesaria para que el operador económico aplique la simplificación correctamente y las autoridades competentes efectúen su supervisión.

*Artículo 62 del
apéndice I del
Convenio*

Habitualmente la autorización mantendrá su validez sin límite de tiempo.

La autorización surtirá efecto desde la fecha en que el solicitante la reciba, o se considere que la haya recibido, y será aplicable por parte de las autoridades aduaneras desde dicha fecha. Esa fecha será diferente solo en casos excepcionales:

*Artículo 58 del
apéndice I del
Convenio*

*Artículo 23,
apartado 5, del
CAU*

- cuando el solicitante haya solicitado una fecha de entrada en vigor diferente;
- cuando se haya expedido una autorización previa con un límite de tiempo y el único objetivo de la autorización actual sea ampliar su validez (en este caso la autorización surtirá efecto desde el día siguiente a la expiración del período de validez de la anterior autorización);
- cuando el efecto de la autorización esté condicionado a la conclusión de ciertas formalidades por parte del solicitante, en cuyo caso la autorización surtirá efecto a partir de la fecha en que el solicitante reciba la notificación de la autoridad aduanera competente en la que se certifique que las formalidades se han completado satisfactoriamente.

El titular de la autorización deberá informar a las autoridades aduaneras de toda eventualidad que se produzca después de la concesión de la autorización que pueda afectar a su mantenimiento o su contenido.

Las decisiones con arreglo a las cuales se deniegan las solicitudes deberán indicar los motivos de la denegación y deberán comunicarse al solicitante de conformidad con los plazos y las disposiciones en vigor en la Parte contratante pertinente.

Las autoridades aduaneras supervisarán las condiciones que tenga que cumplir el titular de la autorización y el cumplimiento

normativo de las obligaciones que resulten de dicha autorización.

ADUANA

La aduana competente deberá:

- entregar al solicitante una autorización autenticada y firmada (junto con una o varias copias si la autorización fue expedida por escrito);
- conservar las solicitudes y toda la documentación adjunta;
- conservar una copia de la autorización.

Cuando se deniegue una solicitud o se anule, revoque, modifique o suspenda una autorización, la solicitud y la decisión por la que se deniega la solicitud o se anula, revoca, modifica o suspende la autorización, además de toda la documentación adjunta, se conservará durante tres años, como mínimo, a partir del final del año natural en el que se haya denegado la solicitud o anulado, revocado, modificado o suspendido la autorización.

OPERADORES ECONÓMICOS

Cuando se conceda la autorización, el número de referencia de la autorización deberá indicarse en una declaración de tránsito, siempre que la aduana de partida lo solicite, en el caso de las simplificaciones siguientes:

- la utilización de precintos de un modelo especial;
- la utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea;
- la utilización del régimen de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima;
- el empleo de un documento de transporte electrónico (DTE) como declaración aduanera para incluir mercancías en el régimen de tránsito común/de la Unión.

Esta información deberá ser facilitada, a no ser que pueda extraerse de otros elementos de información, como el número EORI del titular de la autorización o el Sistema de Gestión de Decisiones Aduaneras.

VI.2.3. Control de la autorización

*Artículo 58 del
apéndice I del
Convenio*

Las autoridades aduaneras competentes supervisarán cada autorización concedida de manera continua y regular.

*Artículo 23,
apartado 5, del
CAU*

El objetivo de ello es detectar en una fase temprana cualquier indicio de incumplimiento de las obligaciones derivadas de la autorización.

Cuando el titular de la autorización haya estado establecido durante un período inferior a tres años, las autoridades aduaneras someterán al titular a un control exhaustivo durante el primer año de concesión de la autorización.

De cara a la supervisión, la autoridad aduanera competente podrá elaborar un plan de supervisión en el que se recojan las actividades de supervisión individuales junto con su frecuencia y calendario (p. ej., verificación del cumplimiento de los criterios y las normas, en particular las actividades cotidianas del operador, inspecciones *in situ*, verificación de distintas bases de datos, informes presentados por los operadores).

El plan de supervisión deberá basarse en un análisis de riesgos realizado en las diferentes etapas (verificación previa a la concesión de la autorización, gestión de la autorización concedida, etc.), teniendo en cuenta en particular:

- el tipo de autorización;

- la estabilidad del operador económico;
- el tamaño de la empresa y el número de sedes;
- la cooperación con el operador económico;
- la información facilitada por el operador económico sobre discrepancias constatadas o cualquier cambio que pueda influir en las condiciones de la autorización;
- si el operador económico tiene estatuto de OEA.

Se recomienda realizar inspecciones *in situ* a los operadores al menos una vez al año.

La elaboración del plan de supervisión y las posibles inspecciones de las instalaciones del operador deben ser coordinadas por las autoridades aduaneras (teniendo en cuenta cualquier otra actividad de auditoría o supervisión prevista para el operador, por ejemplo, auditorías y supervisión de OEA) para evitar cualquier duplicidad en los exámenes.

VI.2.4. Anulación, revocación y modificación de autorizaciones

*Artículo 65,
apartados 2 y 3,
del apéndice I del
Convenio*

Las autoridades aduaneras anularán una autorización si esta fue concedida sobre la base de información incorrecta o incompleta y el titular sabía o debería saber que esta información era incorrecta o incompleta (por ejemplo, número incorrecto de operaciones de tránsito que justifican el uso de una simplificación, ubicación incorrecta de las mercancías).

*Artículos 27 y 28
del CAU*

La autorización será revocada o modificada a petición del titular.

Del mismo modo, las autoridades competentes podrán revocar o modificar la autorización si, sobre la base de la información proporcionada o del resultado de sus propias iniciativas, consideran que se han dejado de cumplir las condiciones establecidas para la concesión de la autorización, por ejemplo:

- hayan dejado de cumplirse una o varias de las condiciones establecidas para la concesión de la autorización;
- se produzca una incidencia después de la concesión de la autorización que afecte a su mantenimiento o a su contenido;
- el titular ya no cumpla una obligación contraída en virtud de esa autorización.

*Artículo 65,
apartados 4, 5 y 6,*

Las autoridades competentes informarán al titular de la anulación, revocación o modificación de la autorización de conformidad con

*del apéndice I del
Convenio*

los plazos y disposiciones en vigor en la Parte contratante.

*Artículos 27 y 28
del CAU*

La anulación de una autorización surtirá efecto a partir de la fecha en que haya sido adoptada la autorización inicial.

La revocación o modificación de una autorización surtirá efecto desde la fecha en que el solicitante la reciba o se considere que la haya recibido. No obstante, en casos excepcionales en que así lo requieran los intereses legítimos del titular de la autorización, las autoridades aduaneras podrán aplazar la fecha en que la revocación o modificación deba comenzar a surtir efectos, de conformidad con los plazos en vigor en las Partes contratantes. La fecha de entrada en vigor de la decisión estará indicada en la decisión por la que se revoca o modifica la autorización.

Cuando la autorización sea válida en otros países, las autoridades aduaneras competentes deben informar inmediatamente a dichos países de la anulación, revocación o modificación de la autorización por las vías especificadas para cada tipo de simplificación.

VI.2.5. Suspensión de una autorización

*Artículos 67 a 69
del apéndice I del
Convenio*

La suspensión de la autorización implica que la autorización concedida no es válida durante un período específico.

*Artículos 16 a 18
del AD*

La autorización también puede ser suspendida, en lugar de anulada, revocada o modificada, en los siguientes casos:

- hay suficientes razones para anular, revocar o modificar la autorización, pero las autoridades competentes todavía no tienen todos los elementos necesarios para decidir sobre la anulación, revocación o modificación;
- el titular de la autorización ya no cumple una o varias condiciones o no garantiza el cumplimiento de su obligación, pero las autoridades aduaneras le permiten adoptar las medidas adecuadas para mejorar la situación;
- el titular de la autorización solicita dicha suspensión porque es temporalmente incapaz de cumplir las condiciones o las obligaciones impuestas con arreglo a dicha autorización.

Cuando el titular haya mejorado su situación, notificará a las autoridades aduaneras:

- i) las medidas que se compromete a adoptar para garantizar el cumplimiento de las condiciones o de las obligaciones; y
- ii) el plazo de tiempo que necesita para adoptar dichas medidas.

Las autoridades aduaneras tienen que fijar el período de suspensión. En general, deberá corresponder al período de tiempo que necesitan dichas autoridades para establecer si se cumplen las condiciones de anulación, revocación o modificación.

El período de suspensión puede ampliarse a petición del titular de la autorización. Las autoridades aduaneras pueden prorrogar dicho período si necesitan más tiempo para verificar las medidas adoptadas por el titular para garantizar el cumplimiento de las condiciones o de las obligaciones, si bien dicho período no superará los treinta días.

También deberá ampliarse el período de suspensión si, tras la suspensión, las autoridades aduaneras pretenden anular, revocar o modificar la autorización. En este caso, el plazo se ampliará hasta que la decisión relativa a la anulación, revocación o modificación surta efecto.

La suspensión finalizará al expirar el período de suspensión, a menos que antes de la expiración de dicho período concorra cualquiera de las situaciones siguientes:

- que se retire la suspensión ya que no existen motivos para la anulación, revocación o modificación de la autorización, en cuyo caso la suspensión finalizará el día de la retirada;
- que se retire la suspensión porque el titular de la autorización ha adoptado, a satisfacción de la autoridad aduanera competente para conceder la autorización, las medidas necesarias para cumplir las condiciones establecidas para la autorización o las obligaciones por ella impuestas. En tal caso la suspensión finalizará el día de la retirada;
- que la autorización suspendida sea anulada, revocada o modificada, en cuyo caso la suspensión concluirá en la fecha de anulación, revocación o modificación.

Las autoridades aduaneras informarán al titular de la autorización del final de la suspensión.

Cuando la autorización sea válida en otros países, las autoridades aduaneras competentes deben informar inmediatamente a dichos países de la suspensión y del fin de la suspensión de la autorización por las vías especificadas para cada tipo de simplificación.

VI.2.6. Reexamen de una autorización

Artículo 66 del apéndice I del Convenio Las autoridades aduaneras competentes para conceder la autorización están obligadas a reexaminarla de vez en cuando en los casos siguientes:

Artículo 15 del AD

- cuando se modifique la legislación que afecte a la autorización;
- cuando ello sea necesario como resultado de la supervisión llevada a cabo;
- debido a la información facilitada por el titular de la autorización u otras autoridades.

En función de las razones a que obedece el reexamen, este puede dar lugar a una nueva evaluación total o parcial de condiciones concretas. El resultado del reexamen se notificará al titular de la autorización. Para obtener más información sobre el reexamen de las autorizaciones, se recomienda encarecidamente consultar el documento «[Orientaciones para operadores económicos autorizados](#)».

El resultado del reexamen puede conllevar lo siguiente:

- el mantenimiento de la autorización concedida sin modificaciones;
- la modificación de la autorización;
- la revocación de la autorización;
- la suspensión de la autorización.

VI.3. Descripción de las simplificaciones

Este apartado contiene una descripción de las siguientes simplificaciones:

- la garantía global y la dispensa de garantía (apartado VI.3.1);
- la utilización de precintos de un modelo especial (apartado VI.3.2);
- el expedidor autorizado (apartado VI.3.3);
- el destinatario autorizado (apartado VI.3.4);
- la utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por ferrocarril (apartado VI.3.5);
- la utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea

- (apartado VI.3.6);
- la utilización del régimen de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima (apartado VI.3.7);
- procedimientos simplificados sobre la base del artículo 6 del Convenio o el artículo 97, apartado 2, del CAC (apartado VI.3.8);
- el empleo de un documento de transporte electrónico (DTE) como declaración de tránsito para incluir mercancías transportadas por vía aérea en el régimen de tránsito común/de la Unión (apartado VI.3.9);
- el empleo de un documento de transporte electrónico (DTE) como declaración de tránsito para incluir mercancías transportadas por vía marítima en el régimen de tránsito de la Unión (apartado VI.3.10).

Ámbito geográfico de validez de las simplificaciones de tránsito	
TODOS LOS PAÍSES:	— garantía global* — garantía global de importe reducido* — dispensa de garantía* — la utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por ferrocarril *salvo en los países de tránsito común excluidos por el garante. La validez en Andorra y San Marino solo es posible en el tránsito de la Unión.
TODOS LOS PAÍSES siempre que la operación de tránsito se inicie en el país donde se haya concedido la autorización:	— utilización de precintos de un modelo especial — expedidor autorizado
PAÍS donde se ha concedido la autorización:	— destinatario autorizado
PAÍS O PAÍSES afectados:	— la utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea — la utilización del régimen de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima — el empleo de un documento de transporte electrónico (DTE) como declaración de tránsito

	— la utilización de otros procedimientos simplificados basados en el artículo 6 del Convenio

VI.3.1. Garantía global y dispensa de garantía

En su caso, el titular del régimen debe constituir una garantía para incluir las mercancías en el régimen de tránsito.

Artículos 74 a 80 del apéndice I del Convenio

El tipo básico de garantía de tránsito es la garantía individual, que se aplica a una única operación de tránsito.

Artículo 89, apartado 5, y artículo 95 del CAU

Artículo 84 del AD

No obstante, siempre que cumplan las condiciones especificadas en el apartado 2.1, se podrá autorizar a los operadores económicos a utilizar una garantía global o a beneficiarse de una dispensa de garantía, que podrán ser utilizadas para varias operaciones de tránsito. El sistema por el que se rige la utilización de la garantía global y la dispensa de garantía se describe en mayor detalle en la parte III.

El procedimiento de autorización debe ajustarse a lo dispuesto en el apartado VI.2.2.

Sobre la revocación y modificación de la autorización véase el apartado VI.2.4.

VI.3.2. Utilización de precintos de un modelo especial

Artículos 81 a 83 del apéndice I del Convenio

Las autoridades competentes podrán autorizar a los titulares del régimen a utilizar precintos de un modelo especial en su medio de transporte, contenedores o bultos.

Artículos 317 a 318 del AE

Las autoridades aduaneras deben aceptar asimismo, en el contexto de la autorización, los precintos de un modelo especial que hayan sido aprobados por las autoridades aduaneras de otro país, a menos que tengan constancia de que el precinto en cuestión no es adecuado a efectos aduaneros.

Los precintos especiales deben reunir las características de los precintos descritas en el apartado IV.2.3.8.4.

Cuando los precintos hayan sido certificados por un organismo competente, de conformidad con la norma internacional ISO 17712:2013 «Contenedores de carga — juntas mecánicas de estanqueidad», se considerará que cumplen dichos requisitos.

Para el transporte en contenedores, deben utilizarse en la mayor medida posible precintos con dispositivos de alta seguridad.

Los precintos de un modelo especial deben llevar una de las indicaciones siguientes:

- el nombre del titular de la autorización;
- la correspondiente abreviatura o código que permita a la autoridad aduanera del país de partida identificar a la persona.

El procedimiento de autorización debe llevarse a cabo conforme a lo dispuesto en el apartado VI.2.2.

Sobre la revocación y modificación de la autorización véase el apartado VI.2.4.

ADUANA

La autoridad aduanera llevará a cabo las siguientes tareas:

- notificará a la Comisión y a las autoridades aduaneras de las demás Partes contratantes los precintos de un modelo especial que se encuentren en uso, así como los precintos de un modelo especial que haya decidido no autorizar debido a irregularidades o deficiencias técnicas;
- revisará los precintos de un modelo especial que haya autorizado y se encuentren en uso cuando sea informada de que otra autoridad ha decidido no autorizar un determinado precinto de un modelo especial;
- realizará una consulta recíproca a fin de lograr una valoración común;
- supervisará la utilización de precintos de un modelo especial por parte de las personas autorizadas.

Cuando sea necesario, los Estados miembros y otras Partes contratantes, de común acuerdo, podrán establecer un sistema de numeración común y optar por el uso de medidas de seguridad y tecnología comunes.

OPERADORES ECONÓMICOS

El titular del régimen (principalmente el expedidor autorizado) debe consignar el número de precintos de un modelo especial y el identificador de cada uno de ellos en la declaración de tránsito y colocar los precintos, a más tardar, en el momento del levante

de las mercancías para su inclusión en el régimen común/de tránsito de la Unión.

VI.3.3. Expedidor autorizado

El contenido del presente apartado se divide en los subapartados siguientes:

- introducción (apartado VI.3.3.1);
- autorización (apartado VI.3.3.2);
- procedimientos (apartado VI.3.3.3).

VI.3.3.1. Introducción

*Artículos 84 y 86
del apéndice I del
Convenio*

*Artículo 314 del
AE*

Un expedidor autorizado es aquella persona autorizada por las autoridades competentes para llevar a cabo operaciones de tránsito sin presentar las mercancías en la aduana de partida. Dicha persona es el titular del régimen. En el momento en que inicie la declaración, las mercancías deberán estar bajo su control y en sus instalaciones especificadas en la autorización.

El expedidor autorizado está facultado para presentar una declaración de tránsito en el NCTS y para introducir en el sistema la siguiente información:

- el número y los identificadores de los precintos individuales (de haberlos);
- el plazo en el que las mercancías deban presentarse en la aduana de destino;
- el itinerario determinado, en caso necesario.

El expedidor autorizado colocará los precintos de un modelo especial, por lo que necesita una autorización específica (véase el apartado 3.2).

VI.3.3.2. Autorización

*Artículo 84 del
apéndice I del
Convenio*

El procedimiento de autorización debe llevarse a cabo conforme a lo dispuesto en el apartado VI.2.2.

*Artículo 193 del
AD*

Para convertirse en expedidor autorizado, un operador económico debe cumplir las condiciones correspondientes (véase el apartado VI.2.1) y además debe:

- ser titular de una autorización para utilizar una garantía global o una garantía global con un importe reducido (incluida una dispensa de garantía) (véase el apartado 4 de la parte III);
- utilizar un sistema de tratamiento de datos para comunicarse con las autoridades aduaneras.

*Artículo 85 del
apéndice I del
Convenio*

Para que la autoridad competente pueda hacer una evaluación inicial, en la solicitud debe figurar, en la medida de lo posible:

Anexo A del AD

- una estimación sobre la frecuencia mensual con que el solicitante enviará las mercancías al amparo del régimen de tránsito común/de la Unión;
- el lugar donde se encuentran las mercancías;
- el lugar en que se conservan los registros.

La autoridad competente puede pedir al solicitante todos los datos adicionales o justificantes necesarios para tramitar la solicitud.

La administración del titular de la autorización debe estar organizada de forma que sea fácil vincular la información sobre las mercancías de la declaración de tránsito con la que figura en las cartas de porte, facturas, etc. Tendrán una importancia especial el número y tipo de bultos y el tipo y volumen de las mercancías, así como su estatuto aduanero.

Sobre la anulación, revocación y modificación de la autorización véase el apartado VI.2.4.

ADUANA

En la autorización se debe especificar:

1. La aduana o las aduanas de partida competentes para las operaciones de tránsito común que deban efectuarse.
2. El plazo en minutos del que dispone la aduana de partida tras la presentación de la declaración de tránsito para realizar cualquier control necesario antes del levante y la salida de las mercancías.
3. En caso de un procedimiento de continuidad de las actividades, el modo en que el expedidor autorizado deberá informar a la aduana de partida de las operaciones de tránsito, de forma que esta pueda llevar a cabo los controles necesarios sobre las mercancías antes de su salida.
3. Las categorías o movimientos de mercancías excluidos de la autorización (en su caso).
4. Las medidas operativas y de control que el expedidor autorizado haya de cumplir.

5. Las condiciones específicas relacionadas con los arreglos de tránsito efectuados una vez concluido el horario laboral habitual de la aduana o las aduanas de partida (en su caso).

VI.3.3.3. Procedimientos

VI.3.3.3.1. Procedimiento de tránsito ordinario: obligaciones del expedidor autorizado

Artículo 86 del apéndice I del Convenio El expedidor autorizado no puede iniciar la operación de tránsito común/de la Unión antes de que expire el plazo especificado en la autorización (véase el apartado VI.3.3.2). El expedidor autorizado aplica el procedimiento contemplado en el apartado IV.1.3, salvo que no tiene que presentar las mercancías en la aduana de partida.

Artículo 314 del AE

En caso de control, el expedidor autorizado debe garantizar que las mercancías estén a disposición de la aduana.

Cuando la simplificación sea de aplicación, el expedidor autorizado debe cumplir todas las obligaciones y condiciones que figuren en su autorización.

Tras el levante de las mercancías para el régimen de tránsito común/de la Unión, el expedidor autorizado imprimirá el DAT y, en su caso, la LdA y los entregará al transportista.

Parte I, capítulo III, punto 20.1, del anexo 72-04 del AE del CAU La autoridad aduanera podrá autorizar al expedidor autorizado a utilizar la lista de carga en lugar de la LdA como parte descriptiva del DAT con la condición de que todos los datos estén disponibles en el NCTS. El uso de la lista de carga se describe en la parte V, sección V.3.3.1.2.

Anexo II, capítulo III, punto 20, del apéndice I del Convenio En la casilla 31 del DAT deberá indicarse que la LdA se sustituye por la lista de carga, las referencias correspondientes y el número total de páginas de la lista de carga. A tales efectos podrá utilizarse un sello, cuyo modelo se recoge a continuación, o una réplica electrónica del mismo.

List of Items replaced by _____ pages of the loading list <u> (number) </u> / <u> (date) </u>

Todos los mensajes entre el expedidor autorizado y la aduana de

partida se intercambian utilizando sistemas de tratamiento de datos.

Por lo general, las horas durante las cuales el expedidor autorizado puede iniciar un régimen de tránsito común/de la Unión deben coincidir con el horario de apertura normal de la aduana de partida.

Sin embargo, en atención a las actividades específicas de determinados operadores económicos, las autoridades competentes podrán disponer en la autorización que un régimen de tránsito común/de la Unión pueda iniciarse fuera de las horas de apertura estipuladas de la aduana.

En la autorización deben estipularse las medidas de identificación que han de aplicarse y si las va a aplicar el expedidor autorizado o la aduana de partida.

Si el expedidor autorizado debe precintar el medio de transporte o los bultos, debe hacerlo con precintos de un modelo especial sobre la base de la autorización que le ha sido concedida.

Los precintos de un modelo especial deben reunir las características de los precintos descritas en los apartados IV.2.3.8.2 y IV.2.3.2.

La aduana podrá eximir del requisito de utilizar precintos cuando el expedidor autorizado:

- proporcione una descripción de las mercancías suficientemente precisa para poder identificar fácilmente las mercancías; e
- indique su cantidad y naturaleza, así como cualquier característica especial, como el número de serie de las mercancías.

En la autorización se deben estipular las circunstancias en que se deben usar los precintos y otras medidas de identificación.

VI.3.3.3.2. Procedimiento de continuidad de las actividades: obligaciones del expedidor autorizado

<i>Anexo II del apéndice I del Convenio</i>	En caso de que el NCTS o el sistema electrónico del expedidor autorizado no esté disponible, este debe ponerse en contacto con la autoridad competente y solicitar la autorización para recurrir al procedimiento de continuidad de las actividades.
<i>Anexo 72-04 del AE</i>	

Una vez obtenido el permiso, el expedidor autorizado podrá utilizar el DUA, un ejemplar impreso del mismo o el DAT a modo de

declaración de tránsito.

La declaración de tránsito debe completarse introduciendo:

- en la casilla 44 el itinerario obligatorio, cuando proceda;
- en la casilla D el plazo de entrega de las mercancías a la aduana de destino e información sobre los precintos utilizados (en su caso);
- la mención «Expedidor autorizado – 99206»;
- la fecha de envío de las mercancías;
- el código «A3»;
- un número de la declaración de tránsito (de conformidad con las normas acordadas con la aduana de partida o establecidas en la autorización).

El DUA o el DAT pueden presentarse de uno de los siguientes modos:

- Sellados previamente con el sello de la aduana de partida y firmados por un funcionario de dicha aduana en la casilla C. Los DUA o DAT preautenticados deben numerarse consecutivamente por anticipado y haber sido registrados por la aduana. Los DUA BIS, las listas de carga o las listas de artículos que acompañen a los DUA o DAT preautenticados también tendrán que estar preautenticados.
- Sellados por el expedidor autorizado con un sello especial autorizado por la autoridad competente y utilizando el formulario recogido en el anexo B9 del apéndice III del Convenio/anexo 72-04 del AE. El sello puede ir preimpreso en los formularios cuando se utilice una impresora autorizada a tal fin.

El expedidor autorizado debe cumplimentar la casilla indicando la fecha de expedición de las mercancías y numerar la declaración de tránsito de conformidad con las normas previstas a tal efecto en la autorización.

Se deberán sellar los ejemplares n.º 1, n.º 4 y n.º 5 del DUA o dos ejemplares del DAT, así como todos los ejemplares de los DUA BIS, de las listas de carga o de las listas de artículos.

El número del DUA o del DAT figura en la casilla 3 del sello especial. Podrá preimprimirse a la vez que el sello o anotarse una vez que este se haya imprimido. En la autorización se estipula que la numeración debe formar parte de una serie ininterrumpida.

Este sello podrá ir impreso directamente en los DUA o DAT. Los operadores que deseen usar el método de la preimpresión deben encargarlo a una imprenta aprobada por las autoridades aduaneras del país donde esté radicado el expedidor autorizado.

Las autoridades aduaneras pueden autorizar a los expedidores autorizados a cumplimentar los DUA o DAT utilizando un sistema de tratamiento de datos. En estos casos, la impresión del sello especial efectuada por ordenador podrá diferir levemente.

Nota: las autoridades aduaneras de Italia utilizan un sello especial. En el anexo VI.8.1 figura el modelo de dicho sello.

El expedidor autorizado debe adoptar todas las medidas necesarias para la custodia del sello especial y de los DUA o DAT preimpresos y preautenticados con el fin de impedir su utilización indebida, pérdida o robo y debe presentarlos a las autoridades aduaneras siempre que estas lo soliciten.

Las aduanas pueden efectuar una comprobación tras el levante para determinar si el expedidor autorizado ha tomado todas las medidas necesarias para proteger el sello especial y los impresos con el sello de la aduana de partida o el sello especial.

Las autoridades competentes podrán autorizar al expedidor autorizado a no firmar los DUA o DAT que lleven el sello especial y hayan sido cumplimentados utilizando un sistema de tratamiento de datos.

Los expedidores autorizados a quienes se conceda esta autorización deben consignar en la casilla n.º 50 del DUA o del DAT la mención «Dispensa de firma — 99207».

La concesión de la dispensa estará supeditada a que el expedidor autorizado haya remitido previamente a las autoridades aduaneras un compromiso escrito reconociéndose como titular del régimen de cualquier operación de tránsito efectuada al amparo de DUA o DAT provistos del sello especial.

Cuando se adopte la decisión de recurrir al procedimiento de continuidad de las actividades, conviene velar por que se invalide toda declaración que se haya registrado en el NCTS pero no se haya seguido tramitando como consecuencia de un fallo del sistema.

VI.3.3.2.1. Medidas de identificación

Véase el apartado VI.3.3.3.1.

Cuando no se requieran precintos, el expedidor autorizado debe escribir la mención «Dispensa – 99201» en la casilla D del DUA o DAT a continuación de las palabras «precintos colocados».

VI.3.3.3.2.2. Salida de las mercancías

El expedidor autorizado debe cumplimentar el DUA o el DAT.

Debe informar a la aduana de partida, por fax, correo electrónico o de otro modo con arreglo a lo dispuesto en la autorización, de todas las operaciones de tránsito siguientes. De este modo, las autoridades competentes pueden, en su caso, efectuar un control antes del levante de las mercancías.

La información transmitida a la autoridad aduanera debe incluir:

- los datos de la declaración de tránsito;
- la fecha y la hora de levante de las mercancías y los datos de los precintos que deben llevar, en su caso;
- la designación de las mercancías según su denominación comercial usual;
- los números de los documentos adjuntos, si procede.

Por lo general, las horas durante las cuales el expedidor autorizado puede iniciar un régimen de tránsito común/de la Unión han de coincidir con el horario de apertura normal de la aduana local.

Sin embargo, en atención a las actividades específicas de determinados operadores económicos, las autoridades competentes podrán disponer en la autorización que un régimen de tránsito común/de la Unión puede iniciarse fuera de las horas de apertura estipuladas de la aduana.

Asimismo, las autoridades aduaneras podrán autorizar a los expedidores autorizados que efectúen envíos de mercancías siguiendo una programación regular (en días y horarios fijos) a comunicar los pormenores de su programa de envíos a la aduana que corresponda. Las aduanas pueden dispensar al expedidor de la obligación de informar de cada expedición de mercancías sin que intervenga la aduana de partida.

Cuando las autoridades aduaneras no procedan a un control de las mercancías antes de su envío, el expedidor autorizado debe indicar,

a más tardar en el momento de la expedición de las mercancías, lo siguiente:

- en la casilla 44 del ejemplar n.º 1 del DUA o del primer ejemplar del DAT la información sobre el itinerario obligatorio (cuando proceda);
- en la casilla 50 del ejemplar n.º 1 del DUA o del primer ejemplar del DAT las palabras «dispensa de firma», en su caso; y
- en la casilla D del ejemplar n.º 1 del DUA o del primer ejemplar del DAT:
 - el plazo de presentación de las mercancías en la aduana de destino (deberá mencionarse una fecha y no el número de días);
 - los datos de los precintos utilizados (o la palabra «dispensa», en su caso);
 - las palabras «expedidor autorizado»;
 - el código «A3»; y
 - un sello que indique la utilización del procedimiento de continuidad de las actividades. El anexo V.1.8.1 recoge el sello utilizado en el procedimiento de continuidad de las actividades en los diferentes idiomas de la Unión.

Cuando las autoridades aduaneras de la aduana de partida inspeccionen las mercancías, deben registrarlo así en la casilla D del DUA o del DAT.

Los ejemplares n.º 4 y n.º 5 del DUA o una segunda copia del DAT deben entregarse al transportista. El expedidor autorizado conservará el ejemplar n.º 1 del DUA o el primer ejemplar del DAT.

Tras la expedición de las mercancías, el expedidor autorizado debe remitir el ejemplar n.º 1 del DUA o el primer ejemplar del DAT a la aduana de partida sin demora y dentro del plazo especificado en la autorización.

ADUANA

La aduana de partida:

- conserva el ejemplar n.º 1 del DUA o el primer ejemplar del DAT;
- verifica la numeración consecutiva de los DUA o de los DAT (los DUA o DAT preautenticados no utilizados deben devolverse a la aduana).

VI.3.4. Destinatario autorizado

El contenido del presente apartado se divide en los subapartados siguientes:

- introducción (apartado VI.3.4.1);
- autorización (apartado VI.3.4.2);
- procedimientos (apartado VI.3.4.3).

VI.3.4.1. Introducción

La norma general aplicable establece que las mercancías que circulen al amparo del régimen de tránsito común/de la Unión y los documentos correspondientes deben ser presentados en la aduana de destino.

Sin embargo, la concesión de la autorización para actuar en calidad de destinatario autorizado habilita al operador económico a recibir las mercancías en sus locales o en otros lugares determinados sin proceder a su presentación en la aduana de destino.

VI.3.4.2. Autorización

El procedimiento de autorización debe llevarse a cabo conforme a lo dispuesto en el apartado VI.2.2, a menos que se disponga otra cosa a continuación.

Para convertirse en destinatario autorizado, un operador económico debe cumplir las condiciones correspondientes (véase el apartado VI.2.1).

La autorización de destinatario autorizado solo podrá concederse a un operador económico que, además de cumplir las demás condiciones, utilice un sistema de tratamiento de datos para comunicarse con las autoridades aduaneras.

*Artículo 89
del apéndice I del
Convenio*

Para que la autoridad competente pueda hacer una evaluación inicial, en la solicitud debe figurar, en la medida de lo posible:

Anexo A del AD

- una estimación sobre la frecuencia mensual con que el solicitante recibirá las mercancías al amparo del régimen de tránsito común/de la Unión;
- el lugar donde se encuentran las mercancías;
- el lugar en que se conservan los registros.

El destinatario autorizado deberá estar organizado de forma que se puedan vincular fácilmente los datos sobre las mercancías de la declaración de tránsito con la información registrada del destinatario autorizado, de forma que las autoridades aduaneras puedan inspeccionar el movimiento de las mercancías. Reviste especial importancia la información sobre el volumen y el tipo de las mercancías, el volumen de las mercancías y su estatuto aduanero.

Sobre la anulación, revocación y modificación de la autorización véase el apartado VI.2.4.

ADUANA

En la autorización se debe especificar:

1. La aduana o las aduanas de destino responsables de la supervisión del destinatario autorizado.
2. El plazo en minutos del que dispone la aduana de destino tras la finalización de un procedimiento de tránsito para realizar cualquier control necesario antes del levante de las mercancías.
3. En caso de un procedimiento de continuidad de las actividades, el modo en que el destinatario autorizado debe informar a la aduana de destino de las operaciones de tránsito, de forma que esta pueda llevar a cabo los controles necesarios sobre las mercancías antes de su levante.
4. Las categorías o los movimientos de mercancías excluidos de la autorización (en su caso).
5. Las medidas operativas y de control que el destinatario autorizado haya de cumplir.
6. Las condiciones específicas relacionadas con los arreglos de tránsito efectuados una vez concluido el horario laboral habitual de la aduana o las aduanas de destino (en su caso).

VI.3.4.3. Depósito temporal

Artículo 144, Este apartado solo se aplica a la UE.
artículo 145,
apartados 1, 3 y 11, Cuando las mercancías se presentan en los locales del destinatario
y artículos 147 y autorizado y finaliza el régimen de tránsito de la Unión, las
148 del CAU mercancías están en depósito temporal.
Artículo 115 del AD

Las mercancías en depósito temporal pueden almacenarse o bien en instalaciones de depósito temporal o bien en otros lugares establecidos o autorizados por las autoridades aduaneras. Sin embargo, cuando las mercancías se almacenan en otros lugares,

deberán declararse para el posterior procedimiento aduanero o de cara a la reexportación a más tardar seis días después de su presentación (a no ser que las autoridades aduaneras exijan el examen de las mercancías).

La operación de las instalaciones de depósito temporal exige que las autoridades aduaneras competentes concedan su autorización.

A menos que se aplique la dispensa de garantía, deberá presentarse la garantía con independencia del lugar del depósito temporal (instalaciones de depósito temporal o el lugar establecido o autorizado por las autoridades aduaneras).

VI.3.4.4. Procedimientos

VI.3.4.4.1. Procedimiento de tránsito ordinario

*Artículo 88
del apéndice I del
Convenio*

*Artículos 315 a 316
del AE*

El destinatario autorizado aplicará el mismo procedimiento contemplado en el apartado IV.4.3, sin perjuicio de las obligaciones que deberá cumplir y que se describen a continuación (en orden de ejecución):

- las mercancías han de presentarse en la aduana de destino;
- tras la llegada de las mercancías al lugar indicado en la autorización, el destinatario tiene que enviar inmediatamente el mensaje «Aviso de llegada» (IE007) a la aduana de destino e informarla de cualquier irregularidad o incidente que haya ocurrido durante el transporte (por ejemplo, faltan los precintos);
- deberá esperar a la expiración del plazo y la recepción del mensaje «Autorización de descarga» (IE043) y ofrecer a la aduana la posibilidad de inspeccionar la mercancía antes de su descarga;
- deberá controlar y descargar las mercancías;
- tiene que enviar el mensaje «Observaciones sobre la descarga» (IE044) a la aduana de destino, indicando cualquier irregularidad, a más tardar tres días después de la fecha en que ha recibido la autorización para descargar las mercancías.

A solicitud del transportista, el destinatario autorizado emitirá el recibo que certifica la llegada de las mercancías al lugar especificado en la autorización y que contiene una referencia al NRM de la operación de tránsito común/de la Unión. El recibo debe

facilitarse utilizando el formulario establecido en el anexo B10 del apéndice III del Convenio/anexo 72-03 del AE.

VI.3.4.4.2. Procedimiento de continuidad de las actividades

En caso de que se aplique el procedimiento de continuidad de las actividades, el destinatario autorizado deberá informar sin demora a las autoridades competentes, por cualquiera de los medios que hayan acordado en la autorización (por fax, correo electrónico o de otro modo), de la llegada de las mercancías. Una vez que la aduana de destino haya autorizado la descarga, el destinatario autorizado podrá proceder a la misma en un lugar o lugares especificados en la autorización.

El destinatario autorizado deberá indicar la fecha de llegada, el estado real del precinto o precintos, el código del resultado del control y su sello de autorización en los ejemplares n.º 4 y n.º 5 del DUA o en un segundo ejemplar del DAT que acompaña a las mercancías y entregarlos en la aduana de destino lo antes posible y, a más tardar, el siguiente día hábil.

El destinatario autorizado debe notificar a la aduana de destino la llegada de las mercancías de acuerdo con las condiciones que figuran en la autorización, de forma que las autoridades competentes puedan llevar a cabo controles, cuando sea necesario, antes de levante de las mercancías.

La información enviada a la aduana de destino deberá contener:

- el número de la declaración de tránsito;
- la fecha y hora de llegada de las mercancías y el estado de los precintos, en su caso;
- la designación de las mercancías según su denominación comercial usual (incluido el código SA si forma parte de la declaración);
- información sobre las cantidades en exceso, los déficits, las substituciones y otras irregularidades tales como precintos rotos.

Por lo general, las horas durante las cuales el destinatario autorizado puede recibir las mercancías coincidirán con el horario de apertura normal de la aduana de destino.

Sin embargo, en atención a las actividades específicas de determinados operadores económicos, las autoridades competentes podrán disponer en la autorización que el levante de las mercancías cuya llegada se produzca fuera de las horas de apertura estipuladas

de la aduana correspondiente pueda ser efectuado por el destinatario autorizado.

Asimismo, las autoridades aduaneras podrán autorizar a los destinatarios autorizados que reciben envíos de mercancías siguiendo una programación regular (en días y horarios fijos) a comunicar los pormenores de su programa de envíos a la aduana que corresponda. El destinatario autorizado puede quedar exento de la obligación de informar de cada envío a su llegada y se le puede permitir que disponga de las mercancías en el momento de la llegada sin que intervenga la aduana de destino.

Nota: en todos los casos en que se constaten cantidades en exceso, déficits, sustituciones y otras irregularidades tales como precintos rotos, deberá informarse inmediatamente a la aduana de destino.

Si las autoridades aduaneras deciden examinar las mercancías, el destinatario autorizado no debe descargarlas. En caso de que la aduana no quiera examinarlas, se concederá permiso al destinatario autorizado para descargarlas.

Cuando las aduanas no verifiquen el envío a su llegada, el destinatario autorizado debe consignar en la parte izquierda de la casilla I de los ejemplares n.º 4 y n.º 5 del DUA o de un segundo ejemplar del DAT y, en su caso, en sus registros:

- la fecha de llegada, y
- el estado de los precintos, si los hay.

Nota: la segunda subdivisión de la casilla I se reserva para la aduana de destino.

El destinatario autorizado debe enviar de inmediato los ejemplares n.º 4 y n.º 5 del DUA o un segundo ejemplar del DAT a la aduana de destino.

ADUANA

En lo que concierne a los siguientes aspectos:

- el registro, el control o la anotación del DUA o del DAT;
- la devolución del ejemplar n.º 5 del DUA o de un segundo ejemplar del DAT a la aduana de destino;
- el tratamiento de las irregularidades; las posibles verificaciones, etc.;

se aplicará *mutatis mutandis* lo dispuesto en la parte IV.

VI.3.5. Mercancías transportadas por ferrocarril

VI.3.5.1. Simplificaciones aplicables a los procedimientos de tránsito por ferrocarril

El transporte de mercancías por ferrocarril está liberalizado en la UE desde principios de 2007, tanto para servicios nacionales como internacionales. La carga transportada por ferrocarril en condiciones liberalizadas debe seguir el mismo régimen de tránsito ordinario que para cualquier otro movimiento de tránsito. Debe realizarse al amparo de una declaración de tránsito ordinario, aplicando el NCTS como se describe en detalle en la parte IV u otro procedimiento de tránsito descrito en el apartado I.4.2, como para cualquier otro movimiento de tránsito.

No obstante, la sección VI.3.5.2 indica determinadas particularidades específicas del ferrocarril cuando se utiliza el procedimiento ordinario.

A pesar de la liberalización del transporte ferroviario de mercancías, se podrá aplicar durante un período de transición un «régimen de tránsito en soporte papel específico para las mercancías transportadas por ferrocarril» hasta que el NCTS se haya actualizado de acuerdo con el programa de trabajo del CAU. Sin embargo, este régimen en soporte papel solo podrá utilizarse si al menos dos empresas ferroviarias operan de forma cooperativa dentro del sistema de transporte, que todavía existe en el mercado liberalizado, aunque su uso disminuya. Véase la sección VI.3.5.3.

Hasta que el NCTS haya sido actualizado de acuerdo con el programa de trabajo del CAU, los Estados miembros también tienen la posibilidad de continuar aplicando otros procedimientos de tránsito de la Unión en soporte papel. La aplicación de esta disposición transitoria se detalla en la sección VI.3.5.4.

Por otra parte, es posible transportar por ferrocarril mercancías de la Unión de un punto a otro dentro del territorio aduanero de la Unión a través del territorio de un país de tránsito común sin modificación de su estatuto aduanero y sin tener que incluirlas en un régimen aduanero, tal como se describe en la sección VI.3.5.5.

VI.3.5.2. El procedimiento ordinario para ferrocarril y sus particularidades

Cuando las mercancías se transporten al amparo de una declaración de tránsito ordinaria aplicando el NCTS, como se describe en detalle en la parte IV, se tendrán en cuenta determinadas

variaciones específicas del ferrocarril.

La aduana competente de la que dependa la estación de partida se considera la aduana de partida. La aduana competente de la que dependa la estación de destino se considera la aduana de destino. En caso de que el transporte por ferrocarril comenzara antes de entrar en el territorio aduanero de la Unión o de un país de tránsito común, la estación que dependa de la oficina de aduanas de primera entrada se considerará la estación de partida. Si el transporte por ferrocarril continúa después de salir del territorio aduanero de la Unión o del país de tránsito común sin volver a entrar en el territorio, la estación que dependa de la aduana de salida se considerará la estación de destino.

Artículo 302,
apartado 2, letra
b), del AE
Artículo 39,
apartado 2, letra
b), del apéndice I
del Convenio

Como excepción a la obligación general de precintar los envíos para fines de identificación, ni los medios de transporte ni los bultos individuales que contienen las mercancías deben precintarse si las empresas ferroviarias han aplicado medidas de identificación.

A pesar de esta excepción, la oficina de aduanas de partida puede aun así decidir precintar los envíos con fines de identificación.

Artículo 304,
apartado 6, del AE
Artículo 43,
apartado 5, del
apéndice I del
Convenio

Las mercancías transportadas por ferrocarril en virtud del régimen de la Unión o del régimen de tránsito común no tienen que presentarse en la oficina de aduanas de paso a condición de que la oficina de aduanas de paso pueda verificar el paso de las mercancías por la frontera por otros medios.

Dicha verificación solo debe llevarse a cabo cuando sea necesario. La verificación podrá tener lugar *a posteriori*.

Artículo 305,
apartado 1, letra f),
y apartado 4, del
AE

Cuando se retiren vagones de una composición de coches o de vagones de ferrocarril debido a problemas técnicos, este hecho constituye un incidente durante el transporte a efectos aduaneros. No obstante, el transportista podrá continuar la operación de tránsito al amparo del régimen de tránsito existente. La expresión «problemas técnicos» debe interpretarse en un sentido amplio, abarcando asimismo circunstancias como la división de trenes o la retirada de vagones por perturbaciones operativas imprevistas.

Artículo 44,
apartado 1, letra f),
y apartado 2, letra
b), del apéndice I
del Convenio

Cuando se produzca un incidente, el transportista que tenga las mercancías lo anotará en el DAT y la aduana de destino lo registrará en el NCTS.

Artículo 305,

Los vagones retirados siguen estando cubiertos por la declaración

*apartado 6, del AE
Artículo 44,
apartado 3, del
apéndice I del
Convenio*

*Artículo 309,
apartados 1, 2 y 3,
del AE*

*Artículo 47,
apartados 4 y 5,
del apéndice I del
Convenio*

de tránsito, tal como se indica en el ejemplar del DAT (o cualquier otro impreso apropiado que indique el NRM y mencione el incidente) que acompaña a los vagones retirados. No obstante, deberán presentarse en la aduana de destino en el plazo de seis días desde que se presentaron los primeros vagones en dicha aduana y finalizó la operación de tránsito. La aduana de destino devolverá los resultados del control dentro de estos seis días.

Cuando las mercancías ya se encuentren en circulación hacia la estación de destino antes del inicio del procedimiento de investigación, podrán continuar al amparo del régimen de tránsito existente hasta su llegada. Cuando en el momento de la investigación las mercancías sigan retenidas en el lugar en que se produjo el incidente, deberá presentarse una declaración de tránsito nueva para el siguiente desplazamiento. El procedimiento exacto que se aplicará a los vagones retirados se evaluará caso por caso. En principio, dicha evaluación será realizada por la aduana competente del lugar en que se produjo el incidente y, además, la aduana de partida consultará a la aduana de destino durante el procedimiento de investigación, en caso de iniciarse. La obligación de presentar una nueva declaración de tránsito para los vagones retirados que no se presentaron en el plazo de seis días es uno de los posibles escenarios.

Las mercancías presentadas en la aduana de destino podrán ser levantadas del tránsito e incluidas en un régimen aduanero consecutivo o depósito temporal si se proporciona una solución nacional. La parte retenida del importe de referencia de la garantía podrá volver a utilizarse desde el momento de la finalización de la operación de tránsito (incluso aunque aún no se haya presentado parte del envío). No obstante, el régimen de tránsito no se ha ultimado y la aduana aún podrá reclamar la garantía en caso de que sea necesario, por ejemplo, si el vagón retirado no llega nunca.

Si los vagones llegan en el plazo de seis días, podrá enviarse el resultado del control confirmando que todas las mercancías llegaron correctamente con el código A correspondiente y la aduana de partida podrá ultimar en consecuencia el régimen de tránsito.

Sin embargo, si los vagones no llegan en el plazo de seis días, el régimen de tránsito no podrá ser ultimado. La aduana de destino deberá enviar los resultados del control con el código B e indicar la falta de los vagones o las mercancías. El problema deberá resolverse posteriormente en el contexto del procedimiento de investigación y sobre la base de las medidas adoptadas por la aduana del incidente.

A partir del despliegue de la quinta fase del NCTS en la aduana de partida, el plazo para enviar los resultados del control se ampliará a doce días. El proceso descrito anteriormente se tramitará como «levante parcial» en la quinta fase del NCTS. El Manual de Tránsito se modificará en una fase posterior para describir las normas de procedimiento aplicables a la quinta fase del NCTS, partiendo de la experiencia de los precursores.

Las siguientes simplificaciones también se aplican a las mercancías transportadas por ferrocarril con autorización:

- el estado del expedidor autorizado (véase la parte VI); y
- el estado del destinatario autorizado (véase la parte VI).

VI.3.5.3. Procedimiento de tránsito en soporte papel para ferrocarril (disposición transitoria)

VI.3.5.3.1. Introducción

*Artículo 24 del
ADT*

*Artículo 55, letra
f), del apéndice I
del Convenio*

El régimen de tránsito en soporte papel para las mercancías transportadas por ferrocarril es un régimen transitorio. Conlleva la utilización de una carta de porte CIM en soporte papel como declaración de tránsito para las mercancías transportadas por empresas ferroviarias autorizadas. La carta de porte CIM en soporte papel puede utilizarse hasta el despliegue del NCTS actualizado (fase 5) ⁽³⁴⁾.

La actualización de la fase 5 del NCTS incluye características que facilitan la presentación de la declaración de tránsito aduanero para el transporte por ferrocarril. En consecuencia, una vez que la actualización de la fase 5 del NCTS se ponga en práctica en la aduana de partida, se aplicará el régimen de tránsito ordinario basado en el NCTS descrito en la parte IV.

La utilización de la carta de porte CIM en soporte papel como declaración de tránsito es facultativa. Una empresa ferroviaria puede optar por utilizar el procedimiento de tránsito ordinario basado en el NCTS. En ese caso, la carta de porte CIM servirá solo como un documento de transporte y todas las disposiciones de tránsito ordinario se aplicarán de acuerdo a lo descrito en la parte IV y la sección VI.3.5.2 anterior.

El procedimiento de tránsito ordinario también se aplica si se usa el

⁽³⁴⁾ Con arreglo al [programa de trabajo del CAU](#).

formulario electrónico de la carta de porte CIM en lugar del formulario en papel. Los datos de un documento electrónico de transporte por ferrocarril utilizado como una declaración de tránsito serán procesados por el NCTS.

VI.3.5.3.2. Condiciones para el uso de la carta de porte CIM en soporte papel como declaración de tránsito

<i>Artículo 30 del ADT</i>	Para utilizar la carta de porte CIM como una declaración de tránsito para la Unión o el tránsito común, se deben cumplir las siguientes condiciones.
<i>Artículo 91 del apéndice I del Convenio</i>	1. Las mercancías deben ser transportadas por una empresa ferroviaria de conformidad con el Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), de 9 de mayo de 1980, en la versión del Protocolo de modificación, de 3 de junio de 1999.
<i>Artículo 32, apartado 1, del ADT</i>	2. Las empresas ferroviarias que realicen la operación de transporte en el territorio aduanero de la Unión o los países de tránsito común han de ser empresas ferroviarias autorizadas, o algunas de ellas han de poseer una autorización nacional en calidad de «empresa ferroviaria intermedia».
<i>Artículo 94, apartado 1, del apéndice I del Convenio</i>	3. La aceptación y el transporte de las mercancías correrá a cargo, sucesivamente, de diferentes compañías de ferrocarril autorizadas a nivel nacional, a fin de que sea posible transportar las mercancías desde y hacia la estación más cercana de un territorio vecino de una forma pactada entre los transportistas.
<i>Artículo 29, artículo 32, apartado 3, y artículo 41, apartados 1 y 2, del ADT</i>	4. Las empresas ferroviarias interesadas se declararán responsables con carácter solidario ante la autoridad aduanera por cualquier posible deuda aduanera (derechos de importación y otros gravámenes).
<i>Artículo 92, apartado 2, y artículo 94, apartado 3, del</i>	5. Las compañías de ferrocarril, a través de sus departamentos de contabilidad y actuando en colaboración, utilizarán un sistema consensuado para controlar e investigar las irregularidades que se produzcan en la circulación de sus mercancías (véase asimismo la sección VI.3.5.3.5.1, «Funcionamiento de los departamentos de contabilidad»).
<i>Artículo 92, apartado 2, y artículo 94, apartado 3, del</i>	6. Las empresas ferroviarias serán responsables de: a) la liquidación independiente de los gastos de transporte; b) el desglose de los gastos de transporte por país;

- c) el pago de la parte respectiva de los gastos; y
- d) el mantenimiento de un sistema para controlar e investigar irregularidades.

La autoridad aduanera competente tendrá acceso a los datos del departamento de contabilidad de la empresa ferroviaria respectiva.

El procedimiento en soporte papel no podrá llevarse a cabo cuando:

- **solo una empresa de transporte** se encargue del transporte; o
- la **empresa de transporte traslade** las mercancías **más allá del territorio nacional**, con la excepción de los transportes desde y hacia la estación en el territorio vecino según lo acordado entre las empresas de transporte (véase el punto 3 anterior); o
- la **empresa de transporte no cumpla el requisito** del procedimiento simplificado, a menos que esté autorizada en condición de empresa ferroviaria intermedia ⁽³⁵⁾ (véase el punto 2 anterior).

En todos estos casos, se aplicará el procedimiento de tránsito ordinario y la carta de porte CIM solo servirá como documento de transporte.

Para casos más específicos y ejemplos sobre el uso de este procedimiento simplificado, véase la sección VI.3.5.3.7.

VI.3.5.3.3. Empresas ferroviarias autorizadas

La autorización para el uso del procedimiento ferroviario en soporte papel se expide como una decisión aduanera previa solicitud.

Esto significa que se aplicarán las reglas generales de las decisiones aduaneras descritas en la [parte VI](#), a menos que se especifique lo contrario. Sin embargo, hay que tener en cuenta que el sistema electrónico CDMS no se utiliza para presentar, otorgar y gestionar este tipo de decisiones. Las autoridades aduaneras deberán informarse entre sí por otros medios y la Comisión puede facilitar este proceso. Por lo tanto, las administraciones informarán a la Comisión sobre sus decisiones relativas a las empresas ferroviarias autorizadas. La Comisión publicará y actualizará la información en

⁽³⁵⁾ Una empresa ferroviaria intermedia podrá obtener una autorización incluso aunque no cumpla todas las condiciones del régimen en soporte papel si: i) una empresa ferroviaria con derecho a recurrir al régimen en soporte papel actúa como titular del régimen; y ii) la empresa ferroviaria intermedia no es ni el primer ni el último transportista en el territorio aduanero de la Unión o en los países de tránsito común.

el [anexo 2](#) del documento de trabajo TAXUD/A2/TRA/02/2019 sobre el grupo de interés sobre el tránsito de CIRCABC ⁽³⁶⁾.

La solicitud se presentará ante la autoridad aduanera competente para el lugar donde se encuentren o sean accesibles las principales cuentas a efectos aduaneros del solicitante y donde al menos parte de las actividades cubiertas por la autorización se lleven a cabo.

La empresa ferroviaria debe cumplir las condiciones generales y específicas, incluida la firma de la declaración correspondiente (*).

Condiciones generales

Artículo 11 del AD

Artículo 29, apartado 1, letra a), del ADT

Artículo 57, apartados 4 y 6, del apéndice I del Convenio

- El solicitante deberá estar registrado y tener un número EORI si está establecido en la UE.
- El solicitante deberá estar establecido en la UE o en un país de tránsito común.
- La aduana deberá considerar que está en condiciones de supervisar el procedimiento de tránsito y realizar los controles sin un esfuerzo desproporcionado.

Condiciones específicas

Artículo 25, apartado 1, artículo 29, apartado 1, letra b), y artículo 32, apartado 1, del ADT

Artículo 57, apartado 4, artículo 92, apartado 1, y artículo 94, apartado 1, del apéndice I del Convenio

- El solicitante deberá ser una empresa ferroviaria.
- O bien: i) el solicitante deberá utilizar regularmente el régimen de tránsito común/de la Unión; o bien ii) las autoridades aduaneras deberán saber que el solicitante puede cumplir las obligaciones inherentes a estos regímenes.
- El solicitante no deberá haber infringido de forma grave o reiterada la legislación aduanera o fiscal.
- El solicitante deberá disponer de registros que permitan a las autoridades aduaneras efectuar un control eficaz.
- La empresa ferroviaria deberá declararse responsable con carácter solidario ante la autoridad aduanera cuando participe en el transporte de las mercancías en el marco del procedimiento de tránsito en soporte papel del ferrocarril (*).

(*) La declaración establece el principio aceptado de que las irregularidades descubiertas durante la aplicación del procedimiento de tránsito en soporte papel pueden resolverse entre la autoridad aduanera competente y la empresa ferroviaria responsable del país donde se considera que ocurrió la irregularidad. La empresa ferroviaria responsable acepta ser la deudora de toda deuda

⁽³⁶⁾ El acceso al grupo de interés sobre el tránsito de CIRCABC está limitado a la administración nacional de aduanas responsable del tránsito y del estado aduanero de las mercancías. Para acceder al grupo, póngase en contacto con su coordinador nacional de tránsito. También se proporciona acceso limitado a las empresas ferroviarias a través del CER.

aduanera y la primera a la que se exija su pago (derechos de importación y otros gravámenes). Se puede encontrar una declaración modelo en el anexo 1 del documento de trabajo [TAXUD/A2/TRA/02/2019](#).

Artículo 39 y artículo 41, apartado 3, del ADT

En su caso, la aduana determinará:

- las disposiciones relativas al transporte de mercancías de la Unión (véase la «Nota» de la sección VI.3.5.3.4.4);
- las disposiciones para el uso de garantías;
- los procedimientos que deben seguir los departamentos de contabilidad para supervisar la utilización de la carta de porte CIM como declaración de tránsito.

Artículo 92, apartado 3, y artículo 97, apartado 3, del apéndice I del Convenio

Artículo 25, apartado 2, del ADT

La autorización es aplicable en todos los Estados miembros y en todos los países de tránsito común en la medida en que las empresas ferroviarias autorizadas o intermedias estén establecidas en el país respectivo.

Artículo 56, apartado 4, del apéndice I del Convenio

Sin embargo, la empresa ferroviaria autorizada solo puede operar a su correspondiente escala nacional, con la excepción de los vagones desde y hacia la estación en un territorio vecino, según lo acordado entre las empresas de transporte (véase asimismo la sección VI.3.5.3.2).

Artículo 22, apartado 4, del CAU

La autorización entra en vigor inmediatamente.

Artículo 64 del apéndice I del Convenio

Artículo 22, apartado 5, y artículo 28 del CAU

En general, la autorización puede ser válida sin limitación de tiempo y siempre que la empresa ferroviaria cumpla con todos los criterios y condiciones. Sin embargo, deben tenerse en cuenta las siguientes particularidades:

Artículo 64 del apéndice I del Convenio

- El procedimiento no podrá iniciarse en un Estado miembro de la UE o un país de tránsito común tan pronto como la fase 5 del NCTS se ejecute en ese Estado miembro de la UE o país de tránsito común (véase asimismo la sección VI.3.5.3.1, «Introducción»).
- Las empresas ferroviarias autorizadas de estos países pueden seguir participando como empresas ferroviarias intermedias o receptoras.

- Todas las autorizaciones dejarán de ser válidas a partir del momento en que se ejecute la fase 5 del NCTS en todos los Estados miembros de la UE y los países de tránsito común.

VI.3.5.3.4. Utilización del régimen de tránsito en soporte papel

[El gráfico 1](#) ilustra el procedimiento de tránsito cuando la carta de porte CIM se usa como declaración de tránsito para mercancías que se transportan de un punto en la UE o país de tránsito común a otro punto en la UE o país de tránsito común.

Para una comprensión completa de las reglas aplicables y las posibles variaciones, se debe leer el texto completo de todas las subsecciones.



VI.3.5.3.4.1. La carta de porte CIM como declaración de tránsito

*Artículo 6 y 7 del
apéndice B del
COTIF*

El Comité Internacional de Transportes Ferroviarios (CIT) ha elaborado de común acuerdo con las administraciones aduaneras y la Comisión Europea ⁽³⁷⁾: i) un modelo de carta de porte CIM; ii) un modelo de carta de porte CIM/SMGS; y iii) un modelo de carta de porte CIM para el transporte combinado. Estos formularios se encuentran disponibles en <http://www.cit-rail.org>.

La carta de porte CIM también se puede utilizar como una carta de vagón CUV ⁽³⁸⁾. En este caso, deberá marcarse la casilla «Carta de vagón CUV» en la casilla 30. Este uso está destinado al transporte de vagones vacíos que se utilizan como medios de transporte. Los vagones vacíos no deben emplazarse en el tránsito común/de la Unión, a menos que aún no hayan sido despachados en aduana. Por lo tanto, el uso del modelo como carta de vagón CUV no es pertinente para el tránsito aduanero.

De igual manera, la carta de porte CIM para el transporte combinado y la carta de porte combinada CIM/SMGS no tienen ningún interés diferente para el tránsito aduanero. A efectos del tránsito aduanero, recibirán el mismo trato que una carta de porte CIM. En los apartados siguientes todas las referencias a la carta de porte CIM también se aplican a la carta de porte CIM/SMGS y a la carta de porte CIM para transporte combinado. Todas las referencias a casillas del formulario en esta sección se refieren a la carta de porte CIM. Las referencias de casillas correspondientes al resto de cartas de porte se enumeran en una tabla de conversión en el anexo VI.8.11.

Aunque las autoridades aduaneras y la Comisión no son responsables de los formularios, estos pueden servir como declaración de tránsito aduanero. Por lo tanto, estos formularios no pueden modificarse sin el acuerdo previo de las autoridades aduaneras y de la Comisión.

VI.3.5.3.4.2. El titular del régimen

Artículo 5,

— El **titular del régimen** es el declarante indicado en la casilla

⁽³⁷⁾ Véanse los documentos de trabajo TAXUD/1862/2003, TAXUD/1950/2003 y TAXUD/1960/2003; esta último fue aprobado en la 102.ª reunión del Grupo de trabajo CE-AELC el 10 de diciembre de 2003.

⁽³⁸⁾ Se entiende CUV como las reglas uniformes relativas al transporte internacional de vagones.

*apartados 15 y 35,
y artículo 170,
apartado 2, del
CAU*

*Artículo 31,
apartado 1, del
ADT*

*Artículo 3, letra e),
y artículo 93 del
apéndice I del
Convenio*

58b de la carta de porte CIM.

- Dado su papel particular para organizar el transporte de mercancías y, por lo tanto, sus contactos y su conocimiento acerca de otras empresas de transporte, es el transportista contractual (casilla 58a) el que generalmente tiene que solicitar el uso de un procedimiento de tránsito en soporte papel para ferrocarril de acuerdo con el artículo 5, apartado 35, y el artículo 170 del CAU. En consecuencia, se considera que el transportista contractual es el titular del régimen.
- Sin embargo, el titular del régimen **debe estar establecido en la UE o en un país de tránsito común**. Cuando la operación de transporte tiene su origen fuera del territorio aduanero de la Unión o de un país de tránsito común y el transportista contractual no está establecido en la UE ni en un país de tránsito común, cualquier otra empresa ferroviaria autorizada que participe en el transporte y esté establecida en la UE o en un país de tránsito común podrá inscribirse con su consentimiento en la casilla 58b como titular del régimen. Dado el requisito de presentar las mercancías en la aduana de partida dentro del territorio aduanero de la Unión o en un país de tránsito común, el titular del régimen será, en general, el primer transportista en la entrada en el territorio aduanero de la Unión o en un país de tránsito común.

Por lo tanto, en este caso, el transportista contractual (casilla 58a) solicitará el «procedimiento de tránsito en soporte papel para ferrocarril» en nombre del titular del régimen (casilla 58b).

VI.3.5.3.4.3. Cumplimentación de la carta de porte CIM como declaración de tránsito

*Artículo 12,
apartado 2, del
apéndice B del
COTIF*

La empresa ferroviaria que acepta transportar las mercancías de conformidad con el COTIF (el transportista contractual indicado en la casilla 58a) debe completar la carta de porte CIM y facilitar todos los datos que se establecen en el artículo 7 del apéndice B del COTIF. Se debe emitir una carta de porte CIM para cada envío.

El uso de una carta de porte CIM no implica automáticamente que una empresa ferroviaria utilice el procedimiento de tránsito en soporte papel para ferrocarril. Por lo tanto, es obligatorio confirmar

el uso de la carta de porte CIM como declaración de tránsito en la casilla 58b.

Si el transportista contractual no es el titular del régimen, se entiende que el transportista contractual cumplimentará la carta de porte CIM como declaración de tránsito en nombre del titular del régimen.

La carta de porte CIM no contiene una casilla específica que permita la consignación del código SA. No obstante, cuando sea necesario el código SA en el tránsito común o de la Unión, se consignará en la casilla 24 el código NHM de seis dígitos de la propia empresa ferroviaria, que casi siempre se corresponderá con el código SA.

Por otro lado, el Manual CIT sobre la carta de porte CIM indica que el código SA debe consignarse en la casilla 21 cuando así lo exija la legislación aduanera.

Debe notificarse en la carta de porte CIM si se utiliza una garantía individual o si la garantía global se complementa con una garantía adicional, indicándose el tipo de garantía y su número de referencia (GRN), si corresponde (véase asimismo la sección VI.3.5.3.6).

*Artículo 34 y anexo
11 del ADT*

En caso de que la carta de porte CIM cubra más de un vagón, se podrá utilizar la lista de carga.

*Artículo 105 del
apéndice I y anexo
B del apéndice III
del Convenio*

La lista de carga incluirá el número de vagón o el número de contenedor.

Los transportes T1 y T2/T2F deben realizarse en listas de carga separadas. En este caso, el número de serie de la lista de carga se escribirá en la casilla reservada para la descripción de las mercancías en la CIM. Para obtener más información sobre estos códigos, véase la parte I.

La lista de carga original se debe autenticar con un sello de la estación de expedición.

VI.3.5.3.4.4. Trámites de partida

*Artículo 31,
apartado 2, del
ADT*

- El **titular del régimen** es el responsable de velar por que todas las empresas ferroviarias participantes cumplan las condiciones

Artículo 93,
apartado 2, del
apéndice I del
Convenio

para utilizar este procedimiento simplificado.

Artículo 32,
apartado 2, y
artículo 33,
apartado 1, del
ADT

Artículo 233,
apartados 1 y 2,
del CAU

Artículo 8 del
apéndice I del
Convenio

- El **titular del régimen** debe:
 - a) presentar la carta de porte CIM y las mercancías en la aduana de partida, a menos que se indique lo contrario (véase la nota a continuación);
 - b) presentar la lista de carga si corresponde (véase la sección VI.3.5.3.4.3);
 - c) cumplir las disposiciones aduaneras correspondientes al régimen;
 - d) proporcionar una garantía adecuada para la totalidad del itinerario (véase asimismo más adelante la sección VI.3.5.3.6).

- La **aduana de partida** debe verificar si el titular del régimen es una empresa ferroviaria autorizada y si existe una garantía. La aduana de partida puede utilizar el [anexo 2](#) del documento de trabajo TAXUD/A2/TRA/02/2019 como fuente de verificación para este fin.

El anexo 2 contiene solo la confirmación de que la empresa ferroviaria autorizada también está autorizada a utilizar una garantía global para el procedimiento de tránsito en soporte papel. Véase en la sección VI.3.5.3.6.2 el procedimiento que debe seguirse en caso de utilización de una garantía individual.

Artículo 33 del
ADT

- La **aduana de partida** indicará con claridad en las hojas 1, 2 y 3, en la casilla 99, de la carta de porte CIM reservada para las aduanas el siguiente código, a menos que se indique lo contrario (véase la nota a continuación):
 - a) T1: para tránsito externo;
 - b) T2: para tránsito interno;
 - c) T2F: para tránsito interno (territorio fiscal especial).

Artículo 97,
apartado 2, del
apéndice I del
Convenio

Los códigos T2 y T2F deben autenticarse con el sello de aduanas. Para obtener más información sobre el uso de los códigos T1, T2 y T2F, véase la parte I.

Todas las hojas deben devolverse a la empresa ferroviaria.

Artículo 33,
apartado 4, y
anexo 10 del ADT

Artículo 95 del
apéndice I y anexo
B11 del apéndice

El **titular del régimen**, cuando sea necesario, garantizará que todas las mercancías transportadas según este procedimiento simplificado se identifiquen con una etiqueta o un sello con el pictograma apropiado, a menos que se indique lo contrario (véase la nota a continuación):



Dichas etiquetas o sellos deben colocarse o imprimirse en la carta de porte CIM.

Las etiquetas o los sellos deben ponerse en el vagón correspondiente en el caso de una carga completa o en los bultos individuales.

*Artículo 302,
apartado 2, letra
b), del AE*

A menos que la aduana de partida decida otra cosa, no es preciso que las aduanas precinten ni el medio de transporte ni los bultos individuales que contengan las mercancías, ya que generalmente se considera que las medidas de identificación aplicadas por las empresas ferroviarias son suficientes.

*Artículo 98 del
apéndice I del
Convenio*

Nota

Sobre el requisito de presentar las mercancías, indique los códigos T1/T2/T2F y pegue la etiqueta o los sellos.

Como regla general, los códigos T1, T2 o T2F se presumen en función del código de país en la casilla 62. Por ejemplo, el código de país 80 para Alemania implica que se utiliza el procedimiento T2. Si el procedimiento y el país de partida (en la carta de porte CIM) no coinciden, el código del procedimiento debe estar indicado con claridad. En el caso de los códigos T2/T2F, para que sean válidos deben estar autenticados.

Origen	Paso	Destino	Mercancías	Código (hojas 1 a 3)	Pictograma	Presentación
Artículo 33, apartados 1, 2 y 4, del ADT Artículo 97, apartados 1 y 2, del apéndice I del Convenio						
UE	Cualquiera	UE	No pertenecientes a la Unión	Indíquese T1	Obligatorio	Obligatorio
Artículo 39, apartados 1 y 2, del ADT Artículo 97, apartado 3, del apéndice I del Convenio						
UE	País de tránsito común ⁽¹⁾	UE	De la Unión	Presumiblemente T2/T2F	No se requiere	No se requiere
	Tercer país ⁽²⁾					
Artículo 36, apartado 5, del ADT						
UE	Cualquiera	País de tránsito común	De la Unión o no pertenecientes a la Unión	Indíquese T1 Apruébese T2/T2F	Obligatorio	Obligatorio
		Tercer país				
Artículo 97, apartados 4 y 6, del apéndice I del Convenio						
País de tránsito común	Cualquiera	Cualquiera	No pertenecientes a la Unión	Presumiblemente T1	Obligatorio	No se requiere
			De la Unión	Apruébese T2/T2F (hoja 3)	Obligatorio	Obligatorio
Artículos 38 y 40 del ADT						
Tercer país	Cualquiera	Tercer país	No pertenecientes a la Unión	Presumiblemente T1	Obligatorio	No se requiere
			De la Unión	Presumiblemente T1, salvo PoUS	Obligatorio	No se requiere
Artículo 33, apartado 5, y artículo 40 del ADT						
Tercer país	Cualquiera	UE	No pertenecientes a la Unión	Presumiblemente T1	Obligatorio	No se requiere
			De la Unión	Presumiblemente T1, salvo PoUS	Obligatorio	No se requiere

*Artículo 39,
apartado 1, del
ADT*

- 3) Cada Estado miembro determinará las condiciones y las disposiciones para las situaciones en las que las mercancías de la Unión se transportan de un punto a otro de la UE a través de un

*Artículo 97,
apartado 3, del
apéndice I del
Convenio
Artículo 39,
apartado 2, del
ADT*

*Artículo 97,
apartado 3, del
apéndice I del
Convenio*

país de tránsito común (véase asimismo la sección VI.3.5.3.3).

- 2) Cada Estado miembro determinará el procedimiento para las situaciones en las que las mercancías de la Unión se transportan de un punto a otro de la UE a través de un tercer país. Aunque los transportes de este tipo, en general, solo son posibles para los procedimientos T1, el transporte ferroviario es una excepción y, por lo tanto, se podrán aplicar a los procedimientos T2 bajo este régimen de tránsito en soporte papel para ferrocarril. El procedimiento de tránsito aduanero se suspende fuera del territorio aduanero de la UE (véase asimismo la sección VI.3.5.3.3). De forma alternativa, se podrá utilizar una prueba del estatuto aduanero de mercancías de la Unión.

VI.3.5.3.4.5. Situaciones específicas de partida

*Artículo 33,
apartado 5, y
artículo 38 del
CAU*

*Artículo 102 del
apéndice I del
Convenio*

El transporte tiene su origen en un tercer país

Si el transporte parte fuera del territorio aduanero de la Unión o de un país de tránsito común, la aduana competente para la estación fronteriza a través de la cual las mercancías entran en el territorio aduanero de la Unión o el país de tránsito común deberá actuar como la aduana de partida.

La empresa de transporte está sujeta a las disposiciones que regulan la entrada de mercancías en el territorio aduanero de la Unión o el país de tránsito común y la autoridad aduanera mantiene el derecho a controlar dichas mercancías.

*Artículo 37 del
ADT*

*Artículo 96 del
apéndice I del
Convenio*

Modificación del contrato de transporte

Puede suceder que el contrato se modifique de tal forma que el transporte: i) finalice fuera de la UE en lugar de en su interior (o viceversa); o ii) finalice fuera del país de tránsito común previsto inicialmente en lugar de en su interior (o viceversa). En estas situaciones, el transporte no deberá efectuarse sin el consentimiento previo de la aduana de partida.

En todos los demás casos, el contrato modificado puede llevarse a cabo simplemente informando sin demora a la aduana de partida.

*Artículo 43 del
ADT*

Expedidor autorizado

Si la primera empresa ferroviaria es un expedidor autorizado, las mercancías y la carta de porte CIM no tendrán que presentarse ante la aduana de partida.

*Artículo 107,
apartado 11, del
apéndice I del
Convenio*

Sin embargo, dicha aduana debe tomar las medidas necesarias para garantizar que las hojas 1, 2 y 3 lleven el código T1, T2 y T2F, según corresponda.

Para obtener más información sobre el expedidor autorizado, véase la parte VI.

VI.3.5.3.4.6. En tránsito

*Artículo 32,
apartado 2, del
ADT*

Obligaciones de todas las empresas ferroviarias involucradas (casillas 58b y 57)

Todas las empresas ferroviarias involucradas son responsables de la correcta aplicación para utilizar este procedimiento en soporte papel.

*Artículo 94,
apartado 2, del
apéndice I del
Convenio*

*Artículo 35 del
ADT*

En las aduanas de paso

No será necesario cumplir ninguna formalidad en la aduana de paso. Sin embargo, el paso de la frontera se verificará mediante el control de las oficinas contables, tal como se detalla en la sección VI.3.5.3.5.2, o por otros medios u otro sistema (por ejemplo, el sistema del administrador de infraestructuras ferroviarias).

*Artículo 99 del
apéndice I del
Convenio*

Cuando las mercancías se transporten a través de un tercer país, el procedimiento se considerará suspendido en ese tercer país.

No obstante, las formalidades aduaneras relacionadas con la entrada o salida de las mercancías dentro o fuera del territorio aduanero de la Unión o de un país de tránsito común siguen siendo aplicables y la autoridad aduanera mantiene el derecho a controlar dichas mercancías. Estos trámites atañen a las normas de seguridad y protección basadas en el Marco de normas SAFE de la OMA, según lo dispuesto en el artículo 46 del CAU.

Trámites en caso de incidentes

Artículo 305 del
AE

Artículo 44 del
apéndice I del
Convenio

Si se producen incidentes durante el transporte de mercancías en operaciones de la Unión o de tránsito común descritas en la parte IV, capítulo 3, sección 3.1, se aplican los mismos procedimientos. Sin embargo, teniendo en cuenta las particularidades de este procedimiento de tránsito en soporte papel para mercancías transportadas por ferrocarril, se debe seguir un procedimiento de notificación según las instrucciones del Manual CIT (artículo 42 de la CIM, Determinación de pérdidas o daños parciales, formulario CIT 20).

El artículo 305 del AE CAU y el artículo 44 del apéndice I del Convenio relativo a un régimen común de tránsito se aplican con los cambios necesarios (*mutatis mutandis*) al transporte conforme al procedimiento de tránsito en soporte papel para mercancías transportadas por ferrocarril.

VI.3.5.3.4.7. En destino

Artículo 36,
apartado 2, del
ADT

La aduana competente para la estación de destino indicada en la carta de porte CIM actuará como aduana de destino.

Artículo 100,
apartado 2, del
apéndice I del
Convenio

Artículo 36,
apartado 1, del
ADT

La **empresa ferroviaria** que transporta las mercancías a su destino presentará a la aduana de destino:

- las mercancías;
- las hojas 2 y 3 de la carta de porte CIM.

Artículo 100,
apartado 1,

del apéndice I del
Convenio

La **adua de destino** deberá:

- sellar y devolver la hoja 2 a la empresa ferroviaria;
- guardar la hoja 3.

Artículo 41,
apartado 3, del
ADT

La **empresa ferroviaria** debe hacer que todas las cartas de porte CIM (hoja 2) estén disponibles en su departamento de contabilidad para la autoridad aduanera del país de destino con arreglo a las disposiciones definidas de común acuerdo con esta autoridad.

Artículo 92,
apartado 3, del
apéndice I del
Convenio

VI.3.5.3.4.8. Situaciones específicas en el lugar de destino

*Artículo 36,
apartado 5, y
artículo 38 del
ADT*

El transporte finaliza en un tercer país

Si el transporte finaliza en un tercer país, la aduana competente para la estación fronteriza a través de la cual las mercancías salen del territorio aduanero de la Unión o de los países de tránsito común actuará como la aduana de destino.

*Artículo 101 del
apéndice I del
Convenio*

La empresa de transporte está sujeta a las disposiciones que regulan la salida de mercancías del territorio aduanero de la Unión y la autoridad aduanera mantiene el derecho a controlar dichas mercancías.

Las mercancías se han descargado en una estación intermedia, excepto los bienes sujetos a impuestos especiales

*Artículo 36,
apartado 2, del
ADT*

Si el transporte de las mercancías o el procedimiento de tránsito ha finalizado en una estación intermedia o en ruta, la aduana competente para esa estación intermedia o el lugar en ruta debe actuar como aduana de destino.

*Artículo 100,
apartado 2, del
apéndice I del
Convenio*

La empresa ferroviaria que transporta las mercancías a esta estación intermedia presentará a la aduana de destino:

- las mercancías;
- las hojas 2 y 3 y una copia complementaria de la hoja 3 de la CIM.

La aduana de la estación intermedia (la aduana de destino efectiva):

- sellará estas hojas;
- visará las hojas mediante la indicación «aprobado»;
- devolverá las hojas 2 y 3 a la empresa ferroviaria;
- guardará la copia suplementaria de la hoja 3.

La aduana de destino declarada podrá solicitar posteriormente una verificación del visado concedido por la «aduanas intermedia» en las hojas 2 y 3.

*Artículo 36,
apartado 3, del
ADT*

Los transportes de mercancías sujetas a impuestos especiales no podrán ser desviados. Los puntos de partida y de destino declarados deben ser respetados. En consecuencia, no se podrán descargar mercancías sujetas a impuestos especiales en una estación intermedia.

Destinatario autorizado

*Artículo 44 del
ADT*

Si un destinatario autorizado recibe las mercancías en la estación de destino, las mercancías y la carta de porte CIM no tienen que presentarse ante la aduana de destino.

Las hojas CIM 2 y 3 podrán ser entregadas directamente por la empresa ferroviaria o de transporte autorizada a la aduana de destino.

Para obtener más información sobre el destinatario autorizado, véase la parte VI.

VI.3.5.3.5. Supervisión de transportes según el procedimiento de tránsito en soporte papel para el ferrocarril

VI.3.5.3.5.1. Funcionamiento de los departamentos de contabilidad

La Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) ha establecido reglamentos de contabilidad y asignación que se aplican al tráfico internacional de mercancías ⁽³⁹⁾. Estas normas, que son vinculantes para las empresas miembros, cubren la liquidación de cuentas y la división y el pago de los importes pagaderos por el transporte de mercancías al amparo de una carta de porte CIM.

Los reglamentos de contabilidad exigen un procedimiento normalizado que debe seguirse en los departamentos de contabilidad de las empresas ferroviarias que participan en el transporte de las mercancías. Dicho procedimiento abarca los siguientes pasos: i) recopilación e intercambio de los datos relacionados con el transporte; ii) comparación de dichos datos; y iii) cuando proceda, intercambio de información sobre las discrepancias detectadas.

La empresa ferroviaria en el país de destino será competente para liquidar cuentas sobre la base de los datos que figuran en la hoja 2 de la carta de porte CIM. Por lo tanto, las copias de la hoja 2 relativas a todos los vagones están disponibles en el departamento de contabilidad correspondiente. La liquidación consiste en la recopilación de los datos pertinentes tal como se define en los reglamentos de contabilidad. Dichos departamentos están obligados a iniciar la liquidación mensualmente por cada enlace ferroviario y empresa ferroviaria involucrada. Los datos se enviarán a cada una de las empresas ferroviarias interesadas.

La empresa ferroviaria en el país de partida está obligada a verificar si estos datos se corresponden con los que tiene en su posesión. Cuando se descubra una discrepancia que supere los 30 euros por

⁽³⁹⁾ Ficha UIC 304.

partida, los detalles se enviarán al departamento de contabilidad en el país de destino utilizando un formulario con un formato acordado.

El departamento de contabilidad de cada país de tránsito verifica, cuando lo considere adecuado, si la liquidación es correcta. Se utilizará el formulario acordado cuando la discrepancia supere los 30 euros por partida.

Tras la liquidación, el departamento de contabilidad del país de destino, por lo general ⁽⁴⁰⁾, dividirá los importes y finalmente transferirá las cantidades correspondientes a las empresas ferroviarias involucradas.

Este procedimiento también podrá ser acordado con operadores no pertenecientes a la UIC, de acuerdo con los reglamentos de contabilidad. La aplicación del procedimiento UIC no es una condición para el uso del procedimiento de tránsito ferroviario simplificado. No obstante, todo procedimiento de contabilidad admisible también deberá ser vinculante para las empresas ferroviarias participantes y tan fiable como el procedimiento UIC. El procedimiento UIC deberá: i) incluir una comparación normalizada de los datos de cada envío en los departamentos de contabilidad correspondientes; y ii) utilizar un impreso acordado para la notificación de discrepancias. Cualquier procedimiento de contabilidad debe garantizar un control mutuo de las empresas ferroviarias que participan en el transporte de mercancías. Por lo tanto, el procedimiento requiere la participación de al menos dos empresas ferroviarias.

Una empresa ferroviaria que no haya recibido su parte de la remuneración por la operación de transporte después de determinado período realizará investigaciones para rastrear las mercancías o documentos «perdidos» o determinar el país en el que entraron las mercancías por última vez. Con ello se compensa la ausencia de: i) un procedimiento de investigación en la aduana; y ii) los mensajes correspondientes a la finalización y ultimación.

⁽⁴⁰⁾ La UIC pretende modificar este principio. La empresa ferroviaria con capacidad para cobrar al cliente debe ser competente para la división y la transferencia de los importes. Dado que ni la recopilación de los datos relacionados con el transporte ni el intercambio de dichos datos están relacionados con ello, esta modificación no afecta el procedimiento de tránsito en soporte papel para el ferrocarril.

VI.3.5.3.5.2. Inspecciones por parte de las autoridades competentes

Es obligatorio que el departamento de contabilidad que deba crearse en cada país mantenga registros a efectos de inspección aduanera, ya que no existe ningún ejemplar de reenvío que permita a las aduanas determinar la llegada de las mercancías. Los mensajes de finalización y control se reemplazan por controles de registros, en particular del desglose de los costes de transporte y el procedimiento de investigación de ferrocarriles.

*Artículo 41,
apartado 3, del
ADT*

El control aduanero sobre el uso apropiado del procedimiento en soporte papel lo realizará principalmente la autoridad aduanera del país de destino.

*Artículo 92,
apartado 3, del
apéndice I del
Convenio*

En caso de irregularidades y reclamaciones de importes adeudados, cada administración de aduanas tiene la posibilidad de tratar directamente con la empresa ferroviaria correspondiente (véase el anexo 1 del documento de trabajo TAXUD/A2/TRA/02/2019).

Debe tenerse en cuenta que el sistema existente de compensación y consulta de las empresas ferroviarias constituye un elemento esencial del procedimiento de tránsito en soporte papel por ferrocarril. Se considera que el régimen de tránsito en soporte papel para el transporte por ferrocarril es fiable y permite: i) el control de las cuentas de las empresas ferroviarias; y ii) la dispensa de un ejemplar de reenvío de carta de porte CIM utilizada como declaración de tránsito ⁽⁴¹⁾.

Por consiguiente, unos controles adecuados y efectivos del régimen simplificado deberán utilizar los elementos esenciales del procedimiento de contabilidad de las empresas ferroviarias.

La indicación más importante de que las mercancías incluidas en el régimen de tránsito en soporte papel para el transporte por ferrocarril no han llegado a su destino es la información sobre las discrepancias. No obstante, esta información también se puede referir a discrepancias relacionadas con el transporte por ferrocarril que no requieren un seguimiento por parte de la aduana. Para llevar a cabo un control adecuado y efectivo, la información sobre las discrepancias enviadas o recibidas por los respectivos departamentos de contabilidad debe ser presentada y verificada por las autoridades competentes. Las medidas de seguimiento, por ejemplo las consultas con el departamento de destino, se tomarán

⁽⁴¹⁾ Véanse los considerandos del Reglamento (CEE) n.º 304/1971 de la Comisión.

solo cuando la discrepancia afecte al procedimiento de tránsito.

La aplicación correcta del procedimiento simplificado debe tener un seguimiento sobre la base de la hoja 2 de la carta de porte CIM. Esta hoja, en la que debe aparecer el visado requerido por la legislación de tránsito, debe encontrarse disponible en el departamento de contabilidad del país de destino (véase la sección VI.3.5.3.4.7). El seguimiento de una aplicación apropiada debe realizarse mediante verificaciones aleatorias de la hoja 2 de la carta de porte CIM. Asimismo, debe considerarse la posibilidad de utilizar el procedimiento de control *a posteriori* ⁽⁴²⁾.

VI.3.5.3.6. Garantía en el contexto del procedimiento simplificado de tránsito ferroviario

*Artículo 215,
apartado 2,
artículo 98,
apartado 1,
artículo 89,
apartado 4, y
artículo 233,
apartado 1, letra
c), del CAU*

El titular del régimen debe proporcionar una garantía adecuada: válida, suficiente y que cubra el itinerario completo en el territorio aduanero de la Unión y los países de tránsito común.

Teniendo en cuenta la naturaleza del procedimiento en soporte papel, la «garantía global» es la forma más adecuada de garantía. No existe un procedimiento eficiente que permita a la aduana de partida proceder al levante de las mercancías con una garantía individual.

*Artículo 16,
apartado 1, del AD*

*Artículo 28,
apartado 1, del
CAU*

*Artículo 10,
apartado 1, del
apéndice I del
Convenio*

VI.3.5.3.6.1. Utilización de una garantía global

*Artículo 156 y
artículo 157,
apartado 3, del AE*

Si se ha aportado una garantía global en el contexto del régimen de tránsito simplificado para ferrocarril, se aplicarán las siguientes condiciones.

Artículo 74,

— El titular del régimen es responsable de controlar que el nivel

⁽⁴²⁾ Para obtener más información, consúltese la parte IV, capítulo 5, apartado 5, del Manual de Tránsito.

*apartado 4, del
apéndice I del
Convenio*

del importe de referencia sea suficiente en todo momento y cubra el itinerario completo en el territorio aduanero de la Unión y los países de tránsito común.

Nota:

- a) Si el nivel del importe de referencia es insuficiente, el titular del régimen deberá aumentar dicho importe de referencia o añadir una garantía adicional. Esta información debe notificarse en la carta de porte CIM indicando el tipo de garantía y, cuando corresponda, el número GRN.
 - b) El importe de referencia puede reutilizarse para una operación de tránsito posterior a partir del momento en que finaliza el procedimiento de tránsito.
- La aduana de partida debe verificar si existe una garantía global. La aduana puede utilizar el [anexo 2 del documento de trabajo TAXUD/A2/TRA/02/2019](#) como fuente de verificación. Asimismo, las aduanas podrán suponer, sobre la base de esa información, que se cumple la condición (véase asimismo la sección VI.3.5.3.4.4).
 - La autoridad aduanera competente (de la aduana de garantía) debe realizar auditorías regulares y apropiadas para controlar el uso del importe de referencia.

El control del uso de la garantía global para este procedimiento en soporte papel difiere del aplicado al régimen de tránsito ordinario. Por ello, la garantía global debe asignar un importe de referencia para utilizar este procedimiento en soporte papel distinto del importe de referencia asignado al régimen de tránsito ordinario.

*Artículo 23,
artículo 28,
apartados 1 y 2, y
artículo 42 del
CAU*

Si tras una auditoría se constata que no se han cumplido las condiciones para el uso de la garantía global, las autoridades aduaneras competentes podrán:

- revisar el importe de referencia de la garantía global;
- suspender o revocar las autorizaciones correspondientes, es decir, las autorizaciones para utilizar una garantía global y acogerse al procedimiento ferroviario en soporte papel;
- imponer una sanción administrativa debido al incumplimiento de las condiciones de uso de la garantía global;
- imponer una sanción administrativa por incumplimiento de las obligaciones relacionadas con el procedimiento de tránsito;
- establecer una deuda aduanera y los procedimientos de recaudación conexos, si procede.

*Artículo 17,
artículo 65,
apartado 3, y
artículos 66 y 67
del apéndice I del
Convenio*

Para obtener más información sobre la autorización para el uso de una garantía global, véanse las partes III y IV.

VI.3.5.3.6.2. Garantía individual

En la mayoría de casos debe utilizarse una garantía global. No obstante, en ocasiones procede usar garantías individuales. Una garantía individual puede ser adecuada en casos excepcionales cuando:

- una empresa ferroviaria autorizada opera principalmente como participante en la cadena, pero necesita actuar excepcionalmente como titular del régimen y por lo tanto no tiene una garantía global;
- el importe de referencia de la garantía global es insuficiente y debe complementarse con una garantía adicional.

Si se aporta una garantía individual en el contexto de este régimen de tránsito simplificado para el transporte por ferrocarril:

- el titular del régimen debe presentar a la aduana de partida la garantía correspondiente indicando su tipo y, cuando proceda, el número GRN en la carta de porte CIM;
- la aduana de partida debe comprobar si la garantía individual es apropiada, es decir, debe verificar si la garantía: i) es válida; ii) basta para cubrir cualquier posible deuda aduanera; y iii) abarca el itinerario completo en el territorio aduanero de la Unión y los países de tránsito común;
- la aduana de partida solo podrá liberar la garantía individual cuando tenga la seguridad necesaria de que el procedimiento de tránsito ha finalizado correctamente.

Aunque las mercancías y la carta de porte CIM no deben presentarse en la aduana de partida en determinadas situaciones (véase la nota de la sección VI.3.5.3.4.4), por el contrario, sí se deberá hacerlo con la garantía individual.

VI.3.5.3.7. Posibles escenarios

VI.3.5.3.7.1. Ejemplos

- 1. Mercancías procedentes del exterior de la Unión se transportarán de Róterdam/NL a Viena/AT**

Transportista contractual: DB Cargo Nederland

Otras empresas de transporte: DB Cargo AG, Rail Cargo Austria

Los datos de DB Cargo Nederland figuran en la casilla 58a. Las demás empresas de transporte figuran en la casilla 57. Tanto el transportista contractual como las demás empresas de transporte cumplen con los requisitos del procedimiento en soporte papel. DB Cargo Nederland puede solicitar el procedimiento de tránsito ferroviario en soporte papel completando la casilla 58b, es decir, marcando la casilla «sí» e introduciendo el código UIC 2184.

- 2. Mercancías procedentes del exterior de la Unión se transportarán de Róterdam/NL a Viena/AT**

Transportista contractual: DB Cargo Nederland

Otras empresas de transporte: Rail Express, Rail Cargo Austria

El procedimiento en soporte papel no es aplicable ya que Rail Express no tiene derecho a utilizar la simplificación. Se aplica el procedimiento de tránsito ordinario. La carta de porte CIM solo sirve como documento de transporte. Siempre que Rail Express esté autorizada como empresa ferroviaria intermedia, se aplicará el procedimiento en soporte papel.

- 3. Mercancías procedentes del exterior de la Unión se transportarán de Róterdam/NL a Viena/AT**

Transportista contractual: DB Cargo Nederland

Otras empresas de transporte: DB Cargo Nederland

El procedimiento en soporte papel no es aplicable ya que solo una empresa ferroviaria participa en el transporte. Se aplica el procedimiento de tránsito ordinario. La carta de porte CIM solo sirve como documento de transporte.

- 4. Mercancías procedentes del exterior de la Unión se transportarán de Róterdam/NL a Bania Luka/BA**

Transportista contractual: SBB Cargo

Otras empresas de transporte: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG, Rail Cargo Austria, SŽ – Tovorni Promet D.O.O., HŽ Cargo, ZFBH (BA)

Los datos de SBB Cargo se muestran en la casilla 58a. Tanto el transportista contractual como las demás empresas de transporte en la UE cumplen con los requisitos del procedimiento en soporte papel. SBB Cargo puede solicitar el procedimiento en soporte papel completando la casilla 58b de la carta de porte CIM. La operación de tránsito finaliza automáticamente de conformidad con el artículo 36, apartado 5, del ADT y el artículo 101 del apéndice I del Convenio cuando las mercancías abandonan el territorio aduanero de la Unión.

5. Mercancías procedentes del exterior de la Unión se transportarán de Róterdam/NL a Bania Luka/BA

Transportista contractual: ZFBH (BA)

Otras empresas de transporte: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG, Rail Cargo Austria, SŽ – Tovorni Promet D.O.O., HŽ Cargo, ZFBH (BA)

El transportista contractual está establecido fuera de la UE. Todas las demás empresas ferroviarias cumplen con los requisitos del procedimiento en soporte papel y pueden solicitar el procedimiento en soporte papel completando la casilla 58b de la carta de porte CIM de conformidad con el artículo 31, apartado 1, letra a), del ADT y el artículo 93, apartado 1, letra a), del apéndice I del Convenio. La operación de tránsito finaliza automáticamente de conformidad con el artículo 36, apartado 5, del ADT y el artículo 101 del apéndice I del Convenio cuando las mercancías abandonan el territorio aduanero de la Unión.

6. Mercancías procedentes del exterior de la Unión se transportarán de Bania Luka/BA a Bratislava/SK

Transportista contractual: ZFBH (BA)

Otras empresas de transporte: HŽ Cargo, SŽ – Tovorni Promet D.O.O., Rail Cargo Austria, ZSSK CARGO

El transportista contractual está establecido fuera de la UE. Todas las demás empresas ferroviarias cumplen con los requisitos del procedimiento en soporte papel. ZFBH puede solicitar la utilización del procedimiento en soporte papel en nombre de una de las otras empresas ferroviarias con su consentimiento marcando «sí» en la casilla 58b, de conformidad con el artículo 31, apartado 1, letra b), del ADT y el artículo 93, apartado 1, letra b), del apéndice I del Convenio. En la casilla 58a figuran los datos de ZFBH, mientras que el código UIC de la otra empresa ferroviaria que ha dado su consentimiento debe consignarse en la casilla 58b. De conformidad con el artículo 33, apartado 5, del ADT y el artículo 102 del apéndice I del

Convenio, cuando el tren entra en la UE se inicia el procedimiento simplificado a la vez que una de las otras empresas ferroviarias actúa como titular del régimen.

7. Mercancías procedentes del exterior de la Unión se transportarán de Róterdam/NL a Alessandria/IT

Transportista contractual: DB Cargo Nederland

Otras empresas de transporte: DB Cargo AG, BLS Cargo, Mercitalia, DB Cargo Italia

Nota: se trata de cinco operadores en una cadena que cumplen con los requisitos del procedimiento en soporte papel en cuatro países.

Los datos de DB Cargo Nederland figuran en la casilla 58a. Las demás empresas de transporte figuran en la casilla 57. Tanto el transportista contractual como las demás empresas de transporte cumplen con los requisitos del procedimiento en soporte papel en sus respectivos países. DB Cargo Nederland puede solicitar el procedimiento de tránsito ferroviario en soporte papel completando la casilla 58b, es decir, marcando la casilla «sí» e introduciendo el código UIC 2184.

8. Mercancías procedentes del exterior de la Unión se transportarán de Berna/CH a Róterdam/NL

Transportista contractual: DB Cargo Schweiz

Otras empresas de transporte: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG

Los datos de DB Cargo Schweiz figuran en la casilla 58a. Las demás empresas de transporte figuran en la casilla 57. Tanto el transportista contractual como las demás empresas de transporte cumplen con los requisitos del procedimiento en soporte papel. Sin embargo, el transportista contractual y el titular del régimen son diferentes, siendo DB Cargo AG el titular del régimen. Dado que DB Cargo Schweiz no es el titular del régimen, puede solicitar el procedimiento de tránsito en soporte papel en nombre de DB Cargo AG con el consentimiento de DB Cargo AG completando la casilla 58b, es decir, marcando la casilla «sí» e introduciendo el código UIC 2180.

9. Mercancías procedentes del exterior de la Unión se transportarán de Belgrado/XS (CS) a Róterdam/NL

Transportista contractual: Srbija Kargo AD

Otras empresas de transporte: Rail Cargo Hungaria, Rail Cargo Austria, DB Cargo AG, DB Cargo Nederland NV

Srbija Kargo AD puede solicitar en nombre de Rail Cargo

Hungaria el uso del procedimiento en soporte papel marcando «sí» en la casilla 58b. En la casilla 58a figuran los datos de Srbija Karg» AD, mientras que el código UIC 2155 de Rail Cargo Hungaria debe escribirse en la casilla 58b. De conformidad con el artículo 33, apartado 5, del ADT y el artículo 102 del apéndice I del Convenio, cuando el tren entra en la UE se inicia el procedimiento en soporte papel a la vez que Rail Cargo Hungaria actúa como titular del régimen.

VI.3.5.3.7.2. Situaciones particulares de los transportistas contractuales

La condición de que las mercancías sean aceptadas y transportadas, sucesivamente, por diferentes empresas ferroviarias autorizadas dejará de cumplirse si existe una fusión completa de empresas ferroviarias de varios países en una sola empresa. Sin embargo, el hecho de que empresas ferroviarias diferentes tengan participaciones en la misma sociedad no debería, en principio, poner en entredicho esta condición, siempre que los diferentes servicios de transporte sigan operando por separado.

Asimismo, la condición no se considera cumplida si una sola empresa ferroviaria realiza una operación de transporte internacional en un marco liberalizado, por ejemplo, como único transportista desde el país de partida hasta el país de destino.

Por otro lado, el transportista contractual también podrá tener características no convencionales conforme a las normas para el transporte internacional de mercancías por ferrocarril. Estas características diferentes deben tenerse en cuenta al decidir sobre el uso del procedimiento de tránsito ferroviario en soporte papel. Algunas de estas posibles características no convencionales se abordan en los guiones que figuran a continuación.

- El transportista contractual es la empresa ferroviaria de tránsito o en tránsito o una empresa ferroviaria en el país de destino:
En este caso, el transportista contractual puede actuar como titular del régimen en el procedimiento en soporte papel cuando el procedimiento reúne las condiciones del procedimiento en soporte papel.
- El transportista contractual no participa físicamente en el transporte de mercancías:
En este caso, el transportista contractual puede actuar como

titular del régimen en el procedimiento en soporte papel y estar representado en la aduana de partida por el primer transportista de la cadena en el territorio de la UE o en un país de tránsito común.

- El transportista contractual cumple con los requisitos del procedimiento en soporte papel, pero no proporciona una garantía:

En este caso, el transportista contractual no puede actuar como titular del régimen. Otra empresa ferroviaria autorizada puede solicitar el uso del procedimiento en soporte papel como representante del transportista contractual.

- El transportista contractual no es una empresa ferroviaria:
En este caso, el transportista contractual no puede actuar como titular del régimen en el procedimiento en soporte papel, puesto que, de conformidad con el artículo 25, apartado 1, del ADT y el artículo 93 del apéndice I del Convenio, el titular del régimen debe ser una empresa ferroviaria.

- El transportista contractual no cumple con los requisitos del procedimiento en soporte papel:
En este caso, el transportista contractual no puede actuar como titular del régimen en el procedimiento en soporte papel. El titular del régimen es la única persona a quien se le puede conceder el uso de una simplificación. Como regla general, el titular del régimen debe cumplir los requisitos de una simplificación. Sin embargo, el transportista contractual puede solicitar el uso del procedimiento simplificado como representante de otro transportista que cumpla con los requisitos y que pueda actuar como titular del régimen.

VI.3.5.4. Otros procedimientos de tránsito ferroviario en soporte papel (disposición transitoria)

*Artículo 45 del
ADT*

*Artículo 6 del
Convenio*

Hasta que el NCTS haya sido actualizado de acuerdo con el programa de trabajo del CAU, los Estados miembros y los países de tránsito común tienen el derecho a continuar aplicando otros procedimientos de tránsito de la Unión en soporte papel, siempre que se cumplan las medidas que se aplican a las mercancías incluidas en el régimen de tránsito de la Unión o común.

Los acuerdos, ya sean a nivel nacional, bilateral o multilateral, para utilizar dichos procedimientos de tránsito de la Unión en soporte papel deben haberse establecido antes de la entrada en vigor del CAU.

Por ejemplo, este es el caso de las mercancías que se transportan por ferrocarril mediante una carta de porte CIM/SMGS o SMGS y que deben entrar en el territorio aduanero de la Unión hasta alcanzar un punto específico dentro del mismo país de entrada.

VI.3.5.5. T2-Corredor

*Artículo 119,
apartado 2, letra
c), del AD*

*Artículo 2, letra a),
del apéndice II del
Convenio*

Aunque el uso del T2-Corredor no es un procedimiento de tránsito aduanero, cabe señalar que existe este tipo de facilitación para las mercancías de la Unión transportadas por ferrocarril. A pesar de que el T2-Corredor no es un régimen de tránsito común, puede considerarse una simplificación del tránsito nacional en los países de tránsito común. No obstante, desde el punto de vista técnico, en el territorio aduanero de la Unión y de conformidad con el Convenio, se emplea el concepto de «estatuto aduanero de mercancías de la Unión» por defecto.

Mediante el uso del T2-Corredor, las mercancías de la Unión transportadas por ferrocarril podrán circular, sin estar sujetas a un régimen aduanero para su transporte, de un punto a otro dentro del territorio aduanero de la Unión y podrán ser transportadas a través del territorio de un país de tránsito común sin modificación de su estatuto aduanero. Para ello deben cumplirse las siguientes condiciones:

1. el transporte de las mercancías debe efectuarse al amparo de un título de transporte único expedido en un Estado miembro;

2. el título de transporte único debe contener la siguiente mención: «T2-Corredor» y el número de autorizaciones de la empresa ferroviaria en Suiza;
3. el paso por un país de tránsito común debe estar supervisado mediante un sistema electrónico en dicho país de tránsito común; y
4. la compañía de ferrocarril en cuestión debe estar autorizada por el país de tránsito común atravesado para utilizar el procedimiento «T2-Corredor».

El país de tránsito común debe mantener informada a la Comisión mixta o al grupo de trabajo pertinente establecido por dicha Comisión sobre las modalidades relativas al sistema de seguimiento electrónico y sobre las empresas ferroviarias que estén autorizadas a utilizar el T2-Corredor.

En la actualidad dicho sistema solo existe en Suiza. El T2-Corredor en Suiza tiene el estatuto de un régimen de tránsito nacional. La lista de empresas ferroviarias autorizadas para utilizar el T2-Corredor y la información sobre el procedimiento aplicable se pueden encontrar aquí (en inglés):

<https://www.ezv.admin.ch/ezv/en/home/customs-declaration/declaration-companies/railcontrol---summary-customs-declaration-for-rail-freight-traff.html>

VI.3.6. Mercancías transportadas por vía aérea utilización de manifiestos en soporte papel para incluir mercancías en el régimen de tránsito común/de la Unión

El contenido del presente apartado se divide en los subapartados siguientes:

- introducción (apartado VI.3.6.1);
- utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea (apartado VI.3.6.2);
- casos particulares (apartado VI.3.6.4).

VI.3.6.1. Introducción

Artículos 108 a 111, letra b), del

Para utilizar el régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para las mercancías transportadas por vía aérea, el titular del

*apéndice I del
Convenio*

*Artículo 233,
apartado 4, letras
d) y e), del CAU*

*Artículos 46 a 48
del ADT*

régimen debe presentar una garantía.

Dicha simplificación podrá utilizarse únicamente hasta la fecha de actualización del NCTS. Después de esa fecha, los operadores económicos deben utilizar el NCTS y pueden sustituir dicha simplificación:

- por el régimen de tránsito ordinario (véase la parte IV); o
- por la utilización de una declaración en aduana con menos requisitos de datos para la inclusión de las mercancías en el régimen de tránsito común/de la Unión.

Las compañías aéreas que cumplan las condiciones establecidas en la sección VI.2.1 podrán utilizar el régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para las mercancías transportadas por vía aérea.

La compañía aérea que utilice los procedimientos de tránsito para mercancías transportadas por vía aérea se convertirá en el titular del régimen y podrá llevar a cabo las formalidades de tránsito utilizando el manifiesto de carga como declaración de tránsito.

Los aeropuertos de la Unión o de los países de tránsito común están especificados en la autorización.

Conceptualmente, el manifiesto de carga usado como declaración de tránsito deberá distinguirse del manifiesto comercial y el manifiesto de grupaje.

Conviene tener en cuenta que el tránsito aéreo siempre puede hacerse también usando una declaración de tránsito ordinaria utilizando el NCTS.

El aeropuerto de carga es el aeropuerto de partida; el aeropuerto de descarga es el aeropuerto de destino.

VI.3.6.2. Utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea

*Artículos 108 a 110
del apéndice I del
Convenio*

*Artículos 47 a 48
del ADT*

Las compañías aéreas están autorizadas a usar el manifiesto de carga en soporte papel como declaración de tránsito.

El manifiesto de carga usado debe corresponder en sustancia al modelo del apéndice 3 del anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, celebrado en Chicago el 7 de diciembre de

1944.

Este procedimiento exige que las mercancías incluidas en los diferentes procedimientos de tránsito figuren en manifiestos separados que constituirán la declaración de tránsito de cada procedimiento respectivo. Por ejemplo, un vuelo puede estar cubierto por tres manifiestos:

1. El manifiesto de carga comercial normal (de todas las mercancías a bordo del avión).
2. Un manifiesto de carga que sirve de declaración de tránsito en el que se enumeran las mercancías incluidas en el procedimiento de tránsito T1.
3. Un manifiesto de carga que sirve de declaración de tránsito en el que se enumeran las mercancías incluidas en el procedimiento de tránsito T2 o T2F.

VI.3.6.2.1. Autorización para la utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea

Artículo 108 del apéndice I del Convenio El procedimiento de autorización debe ajustarse a lo dispuesto en el apartado VI.2.2.

Artículo 22, apartado 1, del CAU La solicitud debe presentarse a las autoridades aduaneras competentes del lugar en que se lleve o se encuentre accesible la contabilidad principal del solicitante a efectos aduaneros y en el que vaya a realizarse al menos una parte de las actividades a que se refiere la autorización.

Artículo 26 del ADT Sobre la anulación, revocación y modificación de la autorización véase la sección VI.2.3.

Cuando la compañía aérea desee cambiar uno o más aeropuertos, debe solicitar la modificación de la autorización existente.

OPERADORES ECONÓMICOS

La compañía aérea debe hacer constar en la solicitud:

1. la forma del manifiesto;
2. los nombres de los aeropuertos de partida que intervienen en el procedimiento;
3. los nombres de los aeropuertos de destino que intervienen en el procedimiento.

ADUANA

La autorización incluye:

- la forma del manifiesto;
- los nombres de los aeropuertos de partida y destino que intervienen en el procedimiento;
- las condiciones de utilización del procedimiento, incluida la obligación de utilizar manifiestos de carga separados en los procedimientos T1, T2 y T2F.

OPERADORES ECONÓMICOS

La compañía aérea deberá enviar una copia autenticada de la autorización a la autoridad aduanera de cada aeropuerto designado.

La autorización debe presentarse a la aduana de partida cada vez que esta la pida.

VI.3.6.2.2. Utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea

Artículo 109 del apéndice I del Convenio El manifiesto de carga debe contener la información siguiente:

- Artículo 47 del ADT*
- el estatuto aduanero de las mercancías (T1, T2 o T2F, según proceda);
 - el nombre de la compañía aérea que transporta las mercancías;
 - el número de vuelo;
 - la fecha del vuelo;
 - el nombre del aeropuerto de partida (carga) y del aeropuerto de destino (descarga);
 - la fecha de expedición y la firma.

Además, respecto de cada envío consignado en el manifiesto, deben indicarse los siguientes datos:

1. El número del conocimiento aéreo.
2. El número de bultos.
3. La descripción comercial de las mercancías, con los datos necesarios para su identificación o, en su caso, la mención «consolidación», que puede figurar abreviada (es equivalente al grupaje). En estos casos, los conocimientos aéreos de los envíos consignados en el manifiesto tienen que incluir la descripción comercial de las mercancías, con todos los datos necesarios para su identificación. Dichos conocimientos aéreos se adjuntarán al manifiesto.
4. La masa bruta.

Cuando la compañía aérea no sea un expedidor autorizado, debe presentar como mínimo dos ejemplares del (de los) manifiesto(s) para su visado por parte de las aduanas del aeropuerto de partida.

ADUANA del aeropuerto de partida

Visará el (los) manifiesto(s) con el nombre y sello de la aduana, consignando la fecha del visado y la firma del funcionario de aduanas.

Conservará un ejemplar de cada manifiesto.

En el aeropuerto de destino, la compañía aérea que no sea destinatario autorizado presentará a la aduana las mercancías y un ejemplar del (de los) manifiesto(s) utilizado(s) como declaración o declaraciones de tránsito.

A efectos de control, la aduana de destino podrá pedir los manifiestos aéreos (o conocimientos aéreos) de todas las mercancías descargadas.

En el caso de la Unión: las mercancías de la Unión no sujetas al procedimiento de tránsito interno de la Unión (T2, T2F) tendrán derecho a dirigirse libremente a su destino en la Unión siempre que no haya sospechas o dudas razonables sobre su estatuto cuando lleguen al aeropuerto de destino.

ADUANA del aeropuerto de destino

Conservará una copia de cada manifiesto presentado.

*Artículo 110
del apéndice I del
Convenio*

*Artículo 48 del
ADT*

No será preciso que las autoridades aduaneras del aeropuerto de destino devuelvan los ejemplares del manifiesto a las autoridades aduaneras del aeropuerto de partida. La ultimación del procedimiento de tránsito se efectúa sobre la base de una lista mensual preparada por la compañía aérea.

OPERADORES ECONÓMICOS

Al principio de cada mes, la compañía aérea o su representante en el aeropuerto de destino deben preparar una lista de los manifiestos presentados a la aduana del aeropuerto de destino durante el mes anterior. Dicha lista debe contener la siguiente información:

- el número de referencia de cada manifiesto;
- el código correspondiente (T1, T2 o T2F);

- el nombre (en su caso, abreviado) de la compañía aérea que haya transportado las mercancías;
- el número de vuelo;
- la fecha del vuelo.

Nota: debe prepararse una lista por cada aeropuerto de partida.

ADUANA

La aduana de destino visa una copia de la lista de manifiestos preparada por la compañía aérea y a continuación la envía a la aduana de partida.

Con el consentimiento de la aduana de destino, puede autorizarse a la compañía aérea a enviar la lista mensual de manifiestos a la aduana de partida.

La aduana de partida debe verificar que ha recibido las listas.

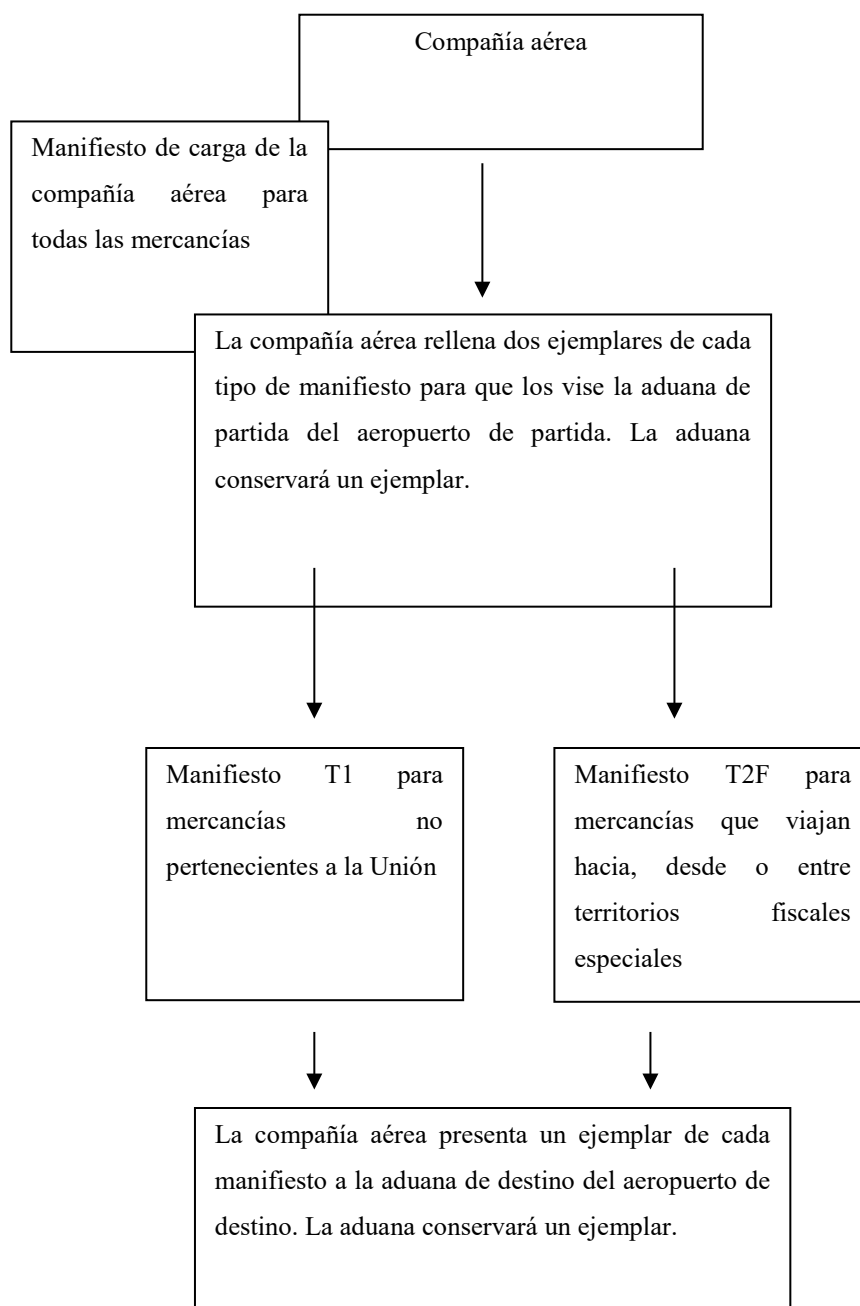
En caso de irregularidades en relación con la información del manifiesto que figura en la lista, la aduana de destino las tendrá que notificar a la aduana de partida y a la autoridad que concedió la autorización, mencionando en particular los conocimientos aéreos de las mercancías de que se trate.

VI.3.6.2.3. Utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea

Los conocimientos aéreos de mercancías ya incluidas en un régimen de tránsito (formalizado mediante una declaración de tránsito común/de la Unión, un cuaderno ATA, un formulario 302 de la OTAN, etc.) figurarán incluidos en el manifiesto comercial de carga, pero no en el manifiesto utilizado como declaración de tránsito. El conocimiento aéreo de estas mercancías debe incluir los datos del régimen de tránsito utilizado (número de documento, fecha y aduana de partida).

El siguiente diagrama esquemático ilustra la utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea.

Utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea



VI.3.6.3. Utilización del régimen de tránsito común/de la Unión basado en un manifiesto electrónico para las mercancías transportadas por vía aérea

Anexo suprimido, puesto que ha dejado de ser pertinente.

VI.3.6.4. Casos particulares (relacionados con la utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea)

Grupaje («consolidaciones»)

Existen dos tipos de grupaje aéreo:

1. El grupaje efectuado por la compañía aérea: en este caso será la propia compañía la que indique el estatuto de las mercancías en cada línea del manifiesto de carga.
2. El grupaje objeto de un contrato entre el expedidor y el consolidador: este contrato se conoce como «conocimiento aéreo *house*».

El transporte aéreo de la totalidad del envío consolidado se hará al amparo de un contrato entre el consolidador y la compañía aérea. Este contrato se conoce como «conocimiento aéreo *master*». El envío consolidado deberá disponer de un manifiesto de grupaje, que consiste en un sumario analítico de todos los bultos del grupaje y con referencias al conocimiento aéreo *house* de cada envío. Por consiguiente, es necesario distinguir el manifiesto de grupaje del manifiesto de carga de la compañía aérea que sirve de declaración de tránsito.

Puede darse el caso de que una compañía aérea transporte un envío consolidado con un conocimiento aéreo *master* conforme al régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea. En esta situación, se aceptará que la compañía aérea desconozca el contenido de los conocimientos aéreos *house* preparados por el consolidador. En estos casos la compañía aérea podrá aceptar envíos consolidados para despacho al amparo de ambos tipos de regímenes de tránsito, siempre que:

- el consolidador se comprometa a mantener el estatuto de los envíos individuales en el nivel de conocimiento aéreo *house*;
- en el manifiesto de grupaje figuren los datos especificados en el apéndice 3 del anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil

Internacional;

- los conocimientos aéreos *house* estén disponibles para su supervisión por parte de las aduanas en la partida y en el destino;
- en los manifiestos de grupaje figure el estatuto apropiado (véase más adelante);
- el código del manifiesto de grupaje que represente el rango más elevado se notifique a la compañía aérea (el orden de importancia será T1, T2, T2F, TD, C y X).

Los códigos T1, T2, T2F, TD, C o X se usan para indicar las partidas relevantes del manifiesto de grupaje, tal como se recoge en el recuadro que figura a continuación:

Código	Tránsito común	Tránsito de la Unión
T1	Mercancías incluidas en el régimen de tránsito externo T1	Mercancías incluidas en el régimen de tránsito externo T1
T2	Mercancías incluidas en el régimen de tránsito interno T2	Mercancías incluidas en el régimen de tránsito interno T2
T2F	Mercancías incluidas en el régimen de tránsito interno T2	Mercancías incluidas en el régimen de tránsito interno de la Unión que viajan desde los territorios fiscales especiales a otra parte del territorio aduanero de la Unión que no sea un territorio fiscal especial referido en el artículo 188, apartado 1, del AD. Dicho código podrá utilizarse para las mercancías de la Unión trasladadas entre un territorio fiscal especial y otra parte del territorio aduanero de la Unión, tal como se recoge en el artículo 188, apartado 2, del AD.
TD	Mercancías ya incluidas en otro régimen de tránsito (*)	Mercancías que ya estén circulando al amparo de un

Código	Tránsito común	Tránsito de la Unión
		régimen de tránsito de la Unión o transportadas al amparo de un régimen de perfeccionamiento activo, de depósito aduanero o de importación temporal. En esos casos, la empresa naviera deberá consignar asimismo el código «TD» en el conocimiento de embarque correspondiente o en cualquier otro documento comercial apropiado. Asimismo, la compañía marítima debe consignar una referencia al régimen utilizado, el número y la fecha de la declaración de tránsito o del documento de transferencia y el nombre de la aduana emisora (*).
C (equivalente a T2L)	Mercancías de la Unión no incluidas en un régimen de tránsito	Mercancías de la Unión no incluidas en un régimen de tránsito cuyo estatuto puede demostrarse
X	Mercancías de la Unión en relación con las cuales se haya concluido el procedimiento de exportación y se haya confirmado la salida y que no estén incluidas en un régimen de tránsito.	Mercancías de la Unión en relación con las cuales se haya concluido el procedimiento de exportación y se haya confirmado la salida y que no estén incluidas en un régimen de tránsito.

(*) Cuando las mercancías que ya estén incluidas en un régimen de tránsito (tránsito de la Unión, cuaderno TIR, cuaderno ATA, impreso OTAN 302, etc.) se incluyan en la consolidación, la partida deberá llevar el código TD; además, el conocimiento aéreo *house* tendrá que incorporar el código «TD» y mencionar el procedimiento concreto más el número de referencia, la fecha y la aduana de partida de la declaración de tránsito.

Cuando la compañía aérea use el régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel, tiene que indicar la consolidación en el manifiesto de la compañía aérea con la mención «Consolidación» (o

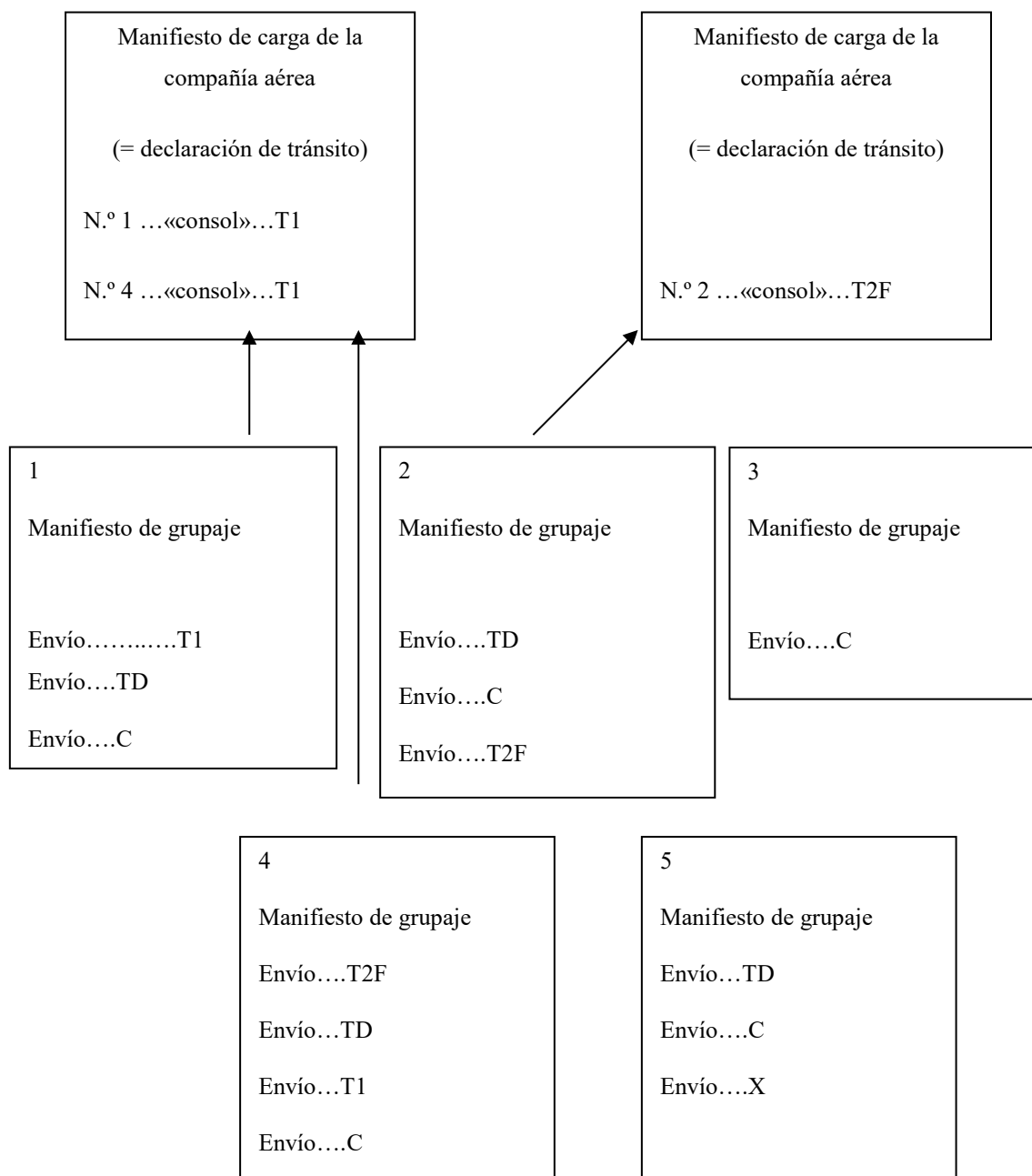
una abreviatura aceptada) correspondiente al estatuto de mayor rango registrado en el manifiesto de grupaje (el orden de los estatutos es T1, T2, T2F).

Ejemplo

Si en el manifiesto de grupaje hay mercancías T1, T2, y T2F, este manifiesto debe incluirse en el manifiesto de carga T1.

A continuación se recogen ejemplos de grupaje con arreglo a ambos tipos de régimen de tránsito para las mercancías transportadas por vía aérea.

Utilización del régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea



Nota: los manifiestos n.º 3 y n.º 5 no afectan a los procedimientos de tránsito (n.º 3) ni a los procedimientos de tránsito donde el titular del régimen es el declarante (n.º 5).

Previa petición, todos los manifiestos de grupaje, los conocimientos aéreos *house* y los manifiestos aéreos deben estar a disposición de las autoridades competentes del aeropuerto de partida.

Previa petición, todos los manifiestos de grupaje, los conocimientos aéreos *house* y los manifiestos aéreos deben entregarse a las autoridades competentes del aeropuerto de destino. Dichas autoridades competentes efectuarán los controles apropiados sobre la base de la información contenida en los manifiestos de grupaje.

Excepto en los casos codificados como «TD» y «X», la compañía aérea ejerce de titular del régimen aplicable a las mercancías en régimen de tránsito, por lo que es totalmente responsable del transporte en caso de irregularidades. La relación entre la compañía aérea y el consolidador es objeto de un arreglo contractual comercial privado.

En el anexo VI.8.5 figura el diagrama de flujo del grupaje aéreo.

VI.3.6.4.1. Transporte efectuado por empresas de transporte urgente

Cuando la propia empresa de transporte urgente opere como compañía aérea, podrá solicitar autorización para utilizar el régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea, según se describe en la sección VI.3.6.2.

En el caso del transporte de mercancías de la Unión exclusivamente, la empresa de transporte urgente no está obligada a preparar un manifiesto a efectos aduaneros ni a especificar el estatuto aduanero de las mercancías.

No obstante, cuando se trate del transporte de mercancías que deban circular al amparo del régimen de tránsito, la empresa de transporte urgente estará sujeta a los tipos de regímenes de tránsito aplicables a las compañías aéreas.

Cuando la empresa de transporte urgente opere como compañía aérea y esté autorizada a utilizar el régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para las mercancías transportadas por vía aérea, debe preparar manifiestos separados cuando sea necesario en función del estatuto aduanero.

En los casos en que dos o más empresas de correo aéreo/urgente compartan un avión, cada una de ellas podrá operar como compañía

aérea.

Cuando la empresa de transporte urgente no opere como compañía aérea y contrate el transporte a otra compañía aérea, existirán dos posibilidades:

- si el conocimiento aéreo cubre un único envío, la empresa de transporte urgente deberá indicar el estatuto aduanero del envío en el conocimiento aéreo;
- si el conocimiento aéreo cubre varios envíos, las normas aplicables serán las del grupaje de mercancías transportadas por vía aérea en los términos descritos en la sección VI.3.6.4.

Cuando los envíos urgentes los transporte un transportista en el propio avión, las normas son las siguientes:

- a) el mensajero debe viajar como pasajero normal;
- b) los paquetes urgentes deben figurar en el manifiesto de una empresa de correo aéreo/urgente;
- c) la compañía aérea debe transportar los paquetes como exceso de equipaje, generalmente en la bodega del avión;
- d) el exceso de equipaje no debe aparecer en el manifiesto de la compañía aérea; y
- e) estos envíos no entran en el ámbito del artículo 210 del AE.

VI.3.7. Mercancías transportadas por vía marítima

El contenido del presente apartado se subdivide en las secciones siguientes:

- Introducción (sección VI.3.7.1)
- Utilización de los regímenes de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima (sección VI.3.7.2)
- Casos particulares (sección VI.3.7.4)

VI.3.7.1. Introducción

Artículo 24, *Para utilizar el régimen de tránsito de la Unión en soporte papel*
apartado 2, del para mercancías transportadas por vía marítima, el titular del
ADT

régimen debe presentar una garantía.

Dicha simplificación podrá utilizarse únicamente hasta la fecha de actualización del NCTS. Después de ese momento, los operadores económicos deben utilizar el NCTS y pueden sustituir dicha simplificación:

- por el régimen de tránsito ordinario (véase la parte IV); o
- por la utilización de una declaración en aduana con menos requisitos de datos para la inclusión de las mercancías en el régimen de tránsito de la Unión.

El régimen de tránsito de la Unión, cuando corresponda, será obligatorio en el transporte de mercancías no pertenecientes a la Unión por vía marítima efectuado mediante transporte marítimo regular autorizado (véase la parte II del manual para obtener información más detallada sobre el transporte marítimo regular).

Pueden acogerse a este régimen las empresas navieras que presten un servicio de transporte marítimo regular autorizado que se ajuste a las condiciones establecidas en la sección VI.3.7.2 (además de las condiciones generales de la sección VI.2.1). El régimen implica la utilización de un manifiesto de carga separado como declaración de tránsito para cada categoría de mercancías.

Conceptualmente, el manifiesto de carga usado como declaración de tránsito deberá distinguirse del manifiesto comercial y el manifiesto de grupaje.

La empresa naviera: i) se convertirá en titular del régimen de los movimientos correspondientes; ii) estará vinculada por los reglamentos de tránsito; y iii) deberá utilizar el manifiesto como documento de tránsito.

El puerto de partida será el puerto de carga y el puerto de destino será el puerto de descarga.

VI.3.7.2. Utilización de los regímenes de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima

Cuando se utilicen los regímenes de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima, una naviera está autorizada a utilizar el manifiesto de mercancías como

declaración de tránsito.

Este régimen se caracteriza por lo siguiente: cuando una operación de transporte incluya mercancías que circulen al amparo del régimen de tránsito externo de la Unión (T1) y mercancías que circulen al amparo del régimen de tránsito interno de la Unión (T2F), deben utilizarse manifiestos separados para cada una de estas categorías de mercancías.

Habrá además un manifiesto comercial de todas las mercancías a bordo del buque.

VI.3.7.2.1. Autorización para la utilización de los regímenes de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima

*Artículo 22,
apartado 1, del
CAU*

El procedimiento de autorización debe ajustarse a lo dispuesto en el apartado VI.2.2.

*Artículo 25 del
ADT*

La naviera que desee utilizar los regímenes de tránsito de la Unión en soporte papel para las mercancías transportadas por vía marítima deben solicitar autorización a las autoridades aduaneras competentes del lugar en que se lleve o se encuentre accesible la contabilidad principal del solicitante a efectos aduaneros y en el que vaya a realizarse al menos una parte de las actividades a que se refiere la autorización.

Las autoridades aduaneras emitirán la autorización según el modelo del anexo VI.8.8.

Sobre la anulación, revocación y modificación de la autorización véase la sección VI.2.3.

Cuando la empresa naviera desee cambiar uno o más puertos, solicitará la modificación de la autorización existente.

OPERADORES ECONÓMICOS

La empresa naviera debe hacer constar en la solicitud:

1. la forma del manifiesto;
2. los nombres de los puertos de partida que intervienen en el procedimiento;
3. los nombres de los puertos de destino que intervienen en el procedimiento.

ADUANA

Contenido de la autorización (según el anexo VI.8.6):

- la forma del manifiesto;
- los nombres de los puertos de partida y destino que intervienen en el procedimiento;
- las condiciones para usar el procedimiento, incluido el requisito de utilizar manifiestos separados para el procedimiento T1 y el procedimiento T2F.

OPERADORES ECONÓMICOS

La naviera deberá enviar una copia autenticada de la autorización a la autoridad aduanera de cada puerto designado.

La autorización relativa a la utilización de regímenes de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima será presentada siempre que así lo requiera la aduana de partida.

VI.3.7.2.2. Utilización de los regímenes de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima

Artículo 50 del ADT El manifiesto de carga debe contener la información siguiente:

- el estatuto aduanero de las mercancías, T1 o T2F, según corresponda;
- la firma de un representante autorizado de la naviera y la fecha;
- el nombre y la dirección completa de la naviera;
- el nombre del buque que transporte las mercancías;
- el puerto de partida (carga);
- el puerto de destino (descarga);

y para cada envío:

- la referencia del conocimiento de embarque;
- el número, la naturaleza, las marcas y la numeración de los bultos;
- la designación de las mercancías según su denominación comercial usual que comprenda los datos necesarios para su identificación;
- la masa bruta en kilogramos;

- en su caso, los números de identificación de los contenedores.
- Cuando la naviera no sea un expedidor autorizado, deberán presentarse para visado a las autoridades aduaneras del puerto de partida (carga) como mínimo dos ejemplares del manifiesto usado como declaración de tránsito.

ADUANA del puerto de partida

Visará el manifiesto con el nombre y sello de la aduana, consignando la fecha del visado y la firma del funcionario de aduanas.

Conservará una copia de cada manifiesto presentado.

En el puerto de destino (descarga), si la naviera no tiene el estatuto de destinatario autorizado, debe presentar las mercancías y un ejemplar del manifiesto o los manifiestos usados como declaración de tránsito a la aduana.

A efectos de control, la aduana de destino podrá solicitar los manifiestos de carga (o conocimientos de embarque) de todas las mercancías descargadas.

Las mercancías de la Unión no sujetas al régimen de tránsito interno de la Unión (T2F) tienen derecho a dirigirse libremente a su destino en la Unión siempre que no haya sospechas o dudas razonables sobre su estatuto cuando lleguen al puerto de destino.

ADUANA del puerto de destino

Conservará una copia de cada manifiesto presentado.

*Artículo 51 del
ADT*

La aduana de destino no tendrá que devolver copias del manifiesto a la aduana de partida. La ultimación de la operación de tránsito se hace sobre la base de una lista mensual que prepara la naviera.

OPERADORES ECONÓMICOS

La naviera o su representante en el puerto de destino deben preparar al principio de cada mes una lista de los manifiestos presentados a la aduana de destino el mes precedente. Dicha lista debe contener la siguiente información:

- el número de referencia de cada manifiesto;

- el código correspondiente (T1 o T2F);
- el nombre (abreviado, en su caso) de la empresa naviera que transportó las mercancías;
- la fecha del transporte marítimo.

Nota: debe prepararse una lista por cada puerto de partida.

ADUANA

La aduana de destino visará a continuación una copia de la lista de manifiestos preparada por la naviera y la enviará a la aduana de partida.

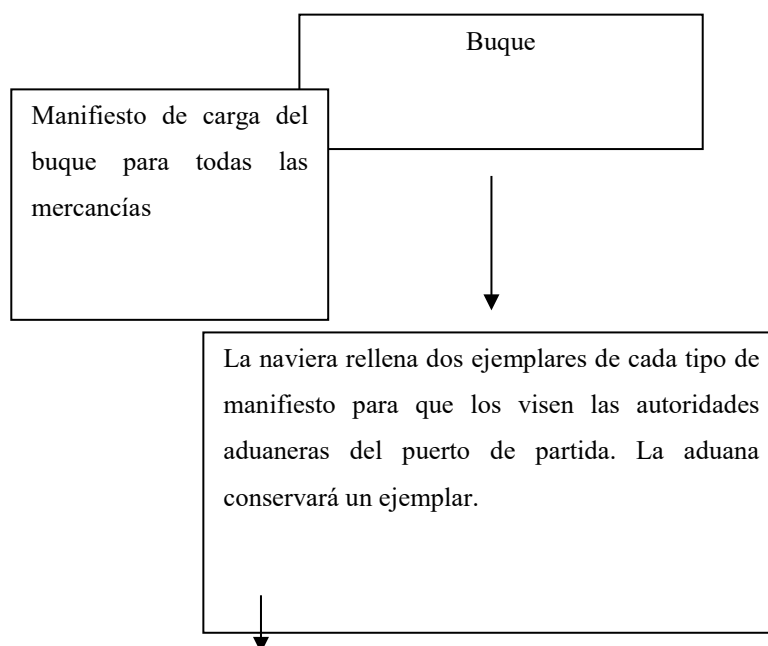
La autorización podrá permitir también que sean las propias navieras las que envíen la lista a la aduana de partida.

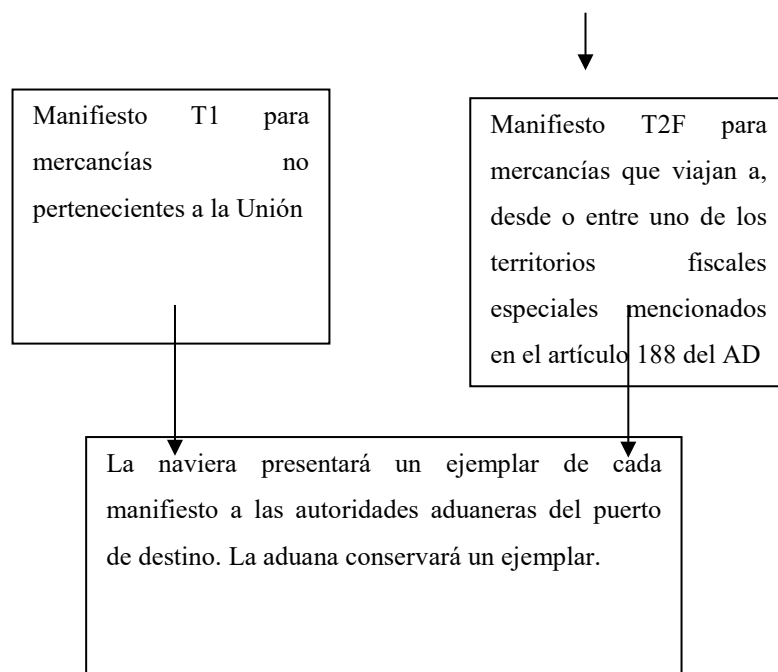
La aduana de partida debe verificar que ha recibido las listas.

En caso de irregularidades en relación con la información del manifiesto que figura en la lista, la aduana de destino las tendrá que notificar a la aduana de partida y a la autoridad que concedió la autorización, mencionando en particular los conocimientos de embarque de las mercancías de que se trate.

El siguiente diagrama ilustra la utilización de los regímenes de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima.

Utilización de los regímenes de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima





VI.3.7.2.3. Ejemplos

Ejemplo 1

Dunquerque – Róterdam mediante un servicio de transporte marítimo regular autorizado

— Régimen de tránsito ordinario (NCTS): garantía obligatoria

El procedimiento de tránsito de la Unión será obligatorio para las mercancías no pertenecientes a la Unión. Se presentará una declaración de tránsito T1 y se constituirá una garantía.

Para las mercancías de la Unión sujetas a impuestos especiales se usará un documento de acompañamiento específico (e-DA).

Nota: las mercancías de la Unión estarán en libre práctica, por lo que no necesitarán el régimen de tránsito de la Unión. Las mercancías figurarán en el manifiesto de carga comercial.

— Utilización de los regímenes de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima: garantía obligatoria

El procedimiento de tránsito de la Unión será obligatorio para las mercancías no pertenecientes a la Unión. Se emitirá un manifiesto (separado) con el código «T1» que servirá de declaración de tránsito.

Para las mercancías de la Unión sujetas a impuestos especiales se usará un documento de acompañamiento específico (e-DA).

Nota: las mercancías de la Unión estarán en libre práctica, por lo que no necesitarán el régimen de tránsito de la Unión. Las mercancías figurarán en el manifiesto de carga comercial.

Ejemplo 2

El Havre – Fort-de-France mediante un servicio de transporte marítimo regular autorizado

— Régimen de tránsito ordinario (NCTS): garantía obligatoria

El tránsito de la Unión será obligatorio para:

- mercancías no pertenecientes a la Unión: se presentará una

- declaración de tránsito T1 y se constituirá una garantía;
- mercancías que viajan a, desde o entre los territorios fiscales especiales (mencionados en el artículo 188 del AD): se presentará una declaración de tránsito T2F y se constituirá una garantía.

— *Utilización de los regímenes de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima: garantía obligatoria*

El tránsito de la Unión será obligatorio para:

- mercancías no pertenecientes a la Unión: se emitirá un manifiesto (separado) con el código «T1» que servirá de declaración de tránsito;
- determinadas mercancías de la Unión (incluidas mercancías sujetas a impuestos especiales): se emitirá un manifiesto (separado) con el código «T2F» que servirá de declaración de tránsito para las mercancías de la Unión.

VI.3.7.4. Casos particulares (relacionados con la utilización del régimen de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima)

VI.3.7.4.1. Grupaje

Cuando varios envíos de mercancías transportados por vía marítima se consoliden en un envío agrupado, cada partida de este envío será objeto de un contrato entre el expedidor y el consolidador. Este contrato se probará con la emisión de: i) una carta de porte; ii) un conocimiento de embarque tal como el aprobado por la Federación Internacional de Transitarios (FIATA); o iii) cualquier otro documento comercial acordado entre el expedidor y el consolidador.

El transporte marítimo de la totalidad del envío consolidado se efectúa con un contrato entre el consolidador y la naviera. De este contrato dará fe: i) un conocimiento de embarque; ii) una carta de porte marítimo; o iii) cualquier otro documento comercial acordado y aceptado por la naviera y el consolidador.

Además, el envío agrupado tendrá que tener un manifiesto de grupaje que preparará el consolidador, consistente en un sumario analítico de todos los bultos del envío agrupado e información sobre cada carta de porte, conocimiento de embarque u otro documento

comercial, según corresponda. Por consiguiente, habrá que diferenciar el manifiesto de grupaje del manifiesto de carga del buque, que hará las veces de declaración de tránsito.

Puede darse el caso de que, en el marco de ambos tipos de régimen de tránsito para el transporte de mercancías por vía marítima, una naviera transporte un envío agrupado según las condiciones del conocimiento de embarque de un transportista, una carta de porte marítimo u otro documento comercial. En estas circunstancias, se acepta que, a menos que se trate de mercancías peligrosas que deban declararse por separado, la empresa naviera no sepa necesariamente cuál es el contenido de los envíos agrupados.

Una naviera podrá aceptar envíos agrupados para despacho en cumplimiento de ambos tipos de régimen de tránsito para las mercancías transportadas por vía marítima siempre que:

- el consolidador se comprometa a mantener el estatuto de los envíos en sus registros comerciales;
- el manifiesto de grupaje contenga la información que se indica en el artículo 53 del ADT;
- las cartas de porte estén a disposición de las aduanas para inspección en la partida y en el destino;
- en el manifiesto de grupaje figure el estatuto apropiado (véase más adelante);
- el código del manifiesto de grupaje que represente el rango más elevado se notifique a la empresa naviera (el orden de importancia será T1, T2F, TD, C y X).

Los códigos T1, T2F, TD, C o X se usan para indicar las partidas relevantes del manifiesto de grupaje, tal como se recoge en el recuadro que figura a continuación:

Código	Tránsito de la Unión
T1	Mercancías incluidas en el régimen de tránsito externo de la Unión T1.
T2F	Mercancías incluidas en el régimen de tránsito interno de la Unión que viajan desde los territorios fiscales especiales a otra parte del territorio aduanero de la Unión que no sea un territorio fiscal especial referido en el artículo 188, apartado 1, del AD. Dicho código podrá utilizarse para las mercancías de la Unión trasladadas entre un territorio fiscal especial y otra parte del territorio aduanero
TF	

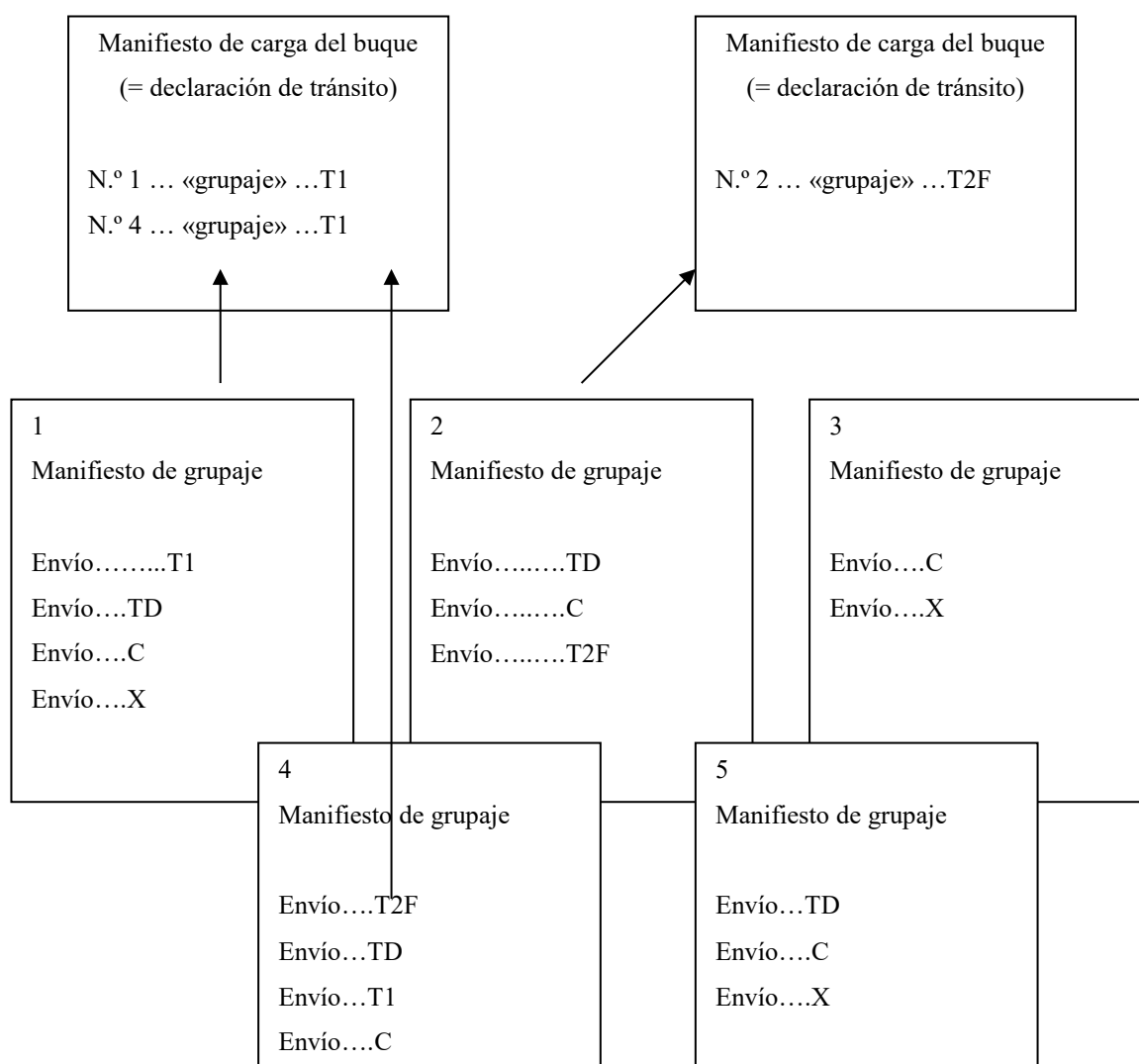
	de la Unión, tal como se recoge en el artículo 188, apartado 2, del AD.
TD	Mercancías que ya estén circulando al amparo de un régimen de tránsito de la Unión o transportadas al amparo de un régimen de perfeccionamiento activo, de depósito aduanero o de importación temporal. En esos casos, la compañía aérea deberá consignar asimismo el código «TD» en el conocimiento aéreo correspondiente. Además, la compañía aérea deberá consignar: i) una referencia relativa al régimen utilizado; ii) el número y la fecha de la declaración de tránsito o del documento de transferencia; y iii) el nombre de la aduana emisora (*).
C (equivalente a T2L)	Mercancías de la Unión no incluidas en un régimen de tránsito cuyo estatuto puede demostrarse.
X	Mercancías de la Unión en relación con las cuales se haya concluido el procedimiento de exportación y se haya confirmado la salida y que no estén incluidas en un régimen de tránsito.

(*) Cuando las mercancías que ya estén incluidas en un régimen de tránsito oficial (tránsito de la Unión, cuaderno TIR, cuaderno ATA, impreso OTAN 302, etc.) se incluyan en el envío agrupado, la partida debe llevar el código «TD». Además, cada carta de porte u otra documentación comercial que acredite el contrato de transporte debe llevar el código «TD» e incluir la referencia de los procedimientos, más el número de referencia, la fecha y el nombre de la aduana de partida del documento de tránsito.

Cuando la naviera use el régimen de tránsito de la Unión en soporte papel para las mercancías transportadas por vía marítima, tendrá que incluir el envío agrupado, indicado con la palabra «grupaje» en el conocimiento de embarque de estatuto de mayor rango (siendo el orden T1, T2F) registrado en el manifiesto de grupaje. Por ejemplo, si el envío agrupado incluye tanto T1 como T2F, deberá declararse en el manifiesto de carga T1.

A continuación se recogen ejemplos de grupaje con arreglo a ambos tipos de régimen de tránsito para las mercancías transportadas por vía marítima.

Utilización del régimen de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima



Nota: los manifiestos n.º 3 y n.º 5 no afectan a los procedimientos de tránsito (n.º 3) ni a los procedimientos de tránsito donde el titular del régimen es el declarante (n.º 5).

VI.3.7.4.2. Circulación de mercancías por vía marítima en buques que presten servicios que no sean servicios de transporte marítimo regular

Los transportistas que opten por el régimen de tránsito de la Unión no podrán aplicar los artículos 49, 50 y 51 del ADT cuando las mercancías se transporten en buques que presten servicios distintos de un servicio de transporte marítimo regular.

Los ejemplos que figuran a continuación a título ilustrativo se refieren exclusivamente a la circulación de mercancías en líneas no regulares, al amparo del régimen de tránsito de la Unión (o de otro modo, según el caso).

- **Mercancías no pertenecientes a la Unión**

— Operación que se inicia antes del puerto de embarque de la UE y concluye en el puerto de desembarque de la UE.

Ejemplo: Bruselas – El Havre, con transporte por carretera de Bruselas a Amberes.

El procedimiento T1 es obligatorio para la parte del trayecto que se realice por carretera, pero facultativo para la parte que se realice por vía marítima.

Práctica recomendada: deberá recurrirse al régimen de tránsito de la Unión únicamente para la parte del trayecto que se realice por carretera.

— Operación que se inicia en el puerto de embarque de la UE y que continúa más allá del puerto de desembarque de la UE.

Ejemplo: El Havre – Bruselas, con transporte por carretera de Amberes a Bruselas.

El procedimiento T1 es obligatorio para la parte del trayecto que se realice por carretera, pero facultativo para la parte que se realice por vía marítima.

Práctica recomendada: se recomienda extender una declaración T1 para la totalidad del trayecto desde El Havre hasta Bruselas.

— Operación que se inicia antes del puerto de embarque de la UE y que continúa más allá del puerto de desembarque de la UE.

Ejemplo: Madrid – Milán, con transporte por vía marítima de Barcelona a Génova.

Práctica recomendada: se recomienda extender una declaración de tránsito para la totalidad del trayecto, por carretera y por vía marítima, desde Madrid hasta Milán.

VI.3.8. Procedimientos simplificados basados en el artículo 6 del Convenio

Siempre y cuando se pongan en práctica las posibles medidas aplicables a las mercancías, los países de tránsito común pueden introducir procedimientos simplificados entre ellos. Pueden hacerlo por medio de acuerdos bilaterales o multilaterales sobre determinados tipos de tráfico de mercancías u operadores específicos.

Los países deben notificar estos procedimientos simplificados a la Comisión Europea con el impreso del anexo VI.8.8.

El procedimiento de autorización debe ajustarse a lo dispuesto en el apartado VI.2.2.

Sobre la anulación, revocación y modificación de la autorización véase la sección VI.2.3.

VI.3.9. Mercancías transportadas por vía aérea: empleo de un documento de transporte electrónico (DTE) como declaración de tránsito para incluir mercancías en el régimen de tránsito común/de la Unión

El contenido del presente apartado se subdivide en las secciones siguientes:

- Introducción (sección VI.3.9.1)
- Información general (sección VI.3.9.2)
- Autorización para utilizar el DTE (sección VI.3.9.3)
- Normas de procedimiento para utilizar el DTE (sección VI.3.9.4)

VI.3.9.1. Introducción

Artículo 55, apartado 1, letra h), del apéndice I del Convenio

Las compañías aéreas pueden obtener la autorización para emplear un documento de transporte electrónico (DTE) como declaración de tránsito de mercancías incluidas en el régimen de tránsito común/de la Unión.

Artículo 233, apartado 4, letra e), del CAU

La autorización para utilizar el DTE se concede a las compañías aéreas que reúnan los criterios aplicables a esta simplificación. Dos criterios importantes de cara a dicha concesión son: i) que en el DTE figuren los

Artículos 319 y

<i>320 del AE</i>	datos que se exigen en una declaración de tránsito; y ii) que dichos
<i>Anexos B6 bis y A1 bis del apéndice III del Convenio</i>	datos sean puestos a disposición de las autoridades aduaneras tanto en el momento de la salida de las mercancías como en el lugar de destino, permitiendo la vigilancia aduanera de las mercancías y la ultimación del régimen. Los datos en cuestión aparecen mencionados en los anexos B6 bis y A1 bis del apéndice III del Convenio y en los anexos B del AD y del AE.
<i>Anexo B del AD y anexo B del AE</i>	

VI.3.9.2. Información general

Artículo 89, apartado 7, letra d), del CAU No se requiere garantía, ya que se asume que el transporte aéreo es seguro y que, salvo en caso de accidente, las condiciones del transporte se cumplirán desde el aeropuerto de partida al aeropuerto de destino.

Artículo 13, apartado 1, letra a), del apéndice I del Convenio Los servicios de mensajería urgente son las compañías aéreas (en cuyo caso se aplican las normas generales para las compañías aéreas) o clientes de dichas compañías. No existe ningún requisito específico para los servicios de mensajería urgente por lo que respecta al DTE.

El titular del régimen es la compañía aérea.

La autorización especifica las aduanas ubicadas en los aeropuertos de carga y descarga de los países de tránsito común o de la Unión en que se aplica la autorización.

El aeropuerto de carga es el aeropuerto de partida. El aeropuerto de descarga es el aeropuerto de destino.

Conviene tener en cuenta que el tránsito aéreo puede hacerse también usando una declaración de tránsito ordinaria utilizando el NCTS [véase la parte IV ⁽⁴³⁾].

VI.3.9.3. Autorización para utilizar el DTE

Artículo 5, apartado 31, y artículo 22 del El procedimiento de autorización se describe en las secciones VI.2.2 a VI.2.5.

La solicitud debe presentarse a las autoridades aduaneras competentes del

⁽⁴³⁾ Cuando proceda, en la Unión podrán utilizarse otras vías para el transporte de mercancías, tal como se define en los artículos 226 y 227 del CAU.

CAU lugar en que se lleve o se encuentre accesible la contabilidad principal del solicitante a efectos aduaneros y en el que vaya a realizarse al menos una parte de las actividades a que se refiere la autorización.

Artículo
319 del
AE

Anexo A
del AD

Artículo
59 y
artículo
111, letra
a), del
apéndice
I del
Convenio

OPERADORES ECONÓMICOS

La compañía aérea debe hacer constar en la solicitud, en particular:

1. el nombre del solicitante o su número EORI ⁽⁴⁴⁾;
2. el nombre y los datos de contacto de: i) la persona responsable de las cuestiones aduaneras y de la solicitud; y ii) la persona encargada de la empresa solicitante o que ejerce el control de su dirección;
3. el lugar donde se conserva o se mantiene accesible a efectos aduaneros la contabilidad principal;
4. el tipo de contabilidad principal a efectos aduaneros;
5. el lugar en que se conservan los registros;
6. el tipo de registros;
7. la aduana o las aduanas de partida y destino;
8. el número de vuelos entre los aeropuertos de los países de tránsito común/de la Unión;
9. información sobre cómo se pondrán los datos a disposición de las autoridades aduaneras de los puertos de partida y de destino (si los medios son distintos en función de la aduana o el país, deberá indicarse cada medio en la solicitud).

Esta información es obligatoria dentro de la Unión (anexo A del AD, columna 9f), pero también podrá serlo en los países de tránsito común.

Los criterios serán verificados por las autoridades aduaneras competentes (véase la sección VI.2.2). Entretanto, el procedimiento de consulta se desarrolla con las aduanas indicadas en la solicitud como aduanas de partida y de destino. El procedimiento de consulta se inicia inmediatamente después de la aceptación de la solicitud y puede durar 45 días como máximo.

El procedimiento de consulta forma parte del Sistema de Gestión de Decisiones Aduaneras aplicable exclusivamente a los Estados miembros. Si este sistema no está disponible o si intervienen países de tránsito común, deberá enviarse por correo electrónico, junto con una copia de la solicitud, una carta de consulta en soporte papel. La lista de direcciones de correo electrónico de cada país y el modelo de carta de consulta figuran, respectivamente, en los anexos VI.8.9 y VI.8.10.

⁽⁴⁴⁾ El número EORI solo es aplicable en la UE.

Durante el procedimiento de consulta, la autoridad requerida deberá verificar: i) si el solicitante reúne las condiciones para la concesión de la autorización; y sobre todo ii) si los datos obligatorios para el DTE como declaración de transporte pueden ponerse a disposición de las aduanas requeridas y de qué manera.

Al recibir la petición de consulta, la autoridad requerida deberá comprobar en particular: i) la información sobre el solicitante que figura en sus propios registros o en cooperación con otras agencias; ii) el sistema de intercambio de datos; iii) el lugar para la inspección de las mercancías; iv) el nivel de los controles que realizan las compañías aéreas de sus operaciones; y v) quién es el representante de la compañía aérea, cuando proceda.

En caso de que se plantee alguna objeción, las autoridades que presentaron la petición deberán ser informadas a través del Sistema de Gestión de Decisiones Aduaneras en el plazo de 45 días desde la recepción de la petición. Si este sistema no está disponible o si interviene un país de tránsito común, las autoridades que presentaron la petición deberán ser informadas por correo electrónico con la misma carta (véase el anexo VI.8.10). Si la autoridad requerida constata que el solicitante no opera regularmente vuelos a aeropuertos de ese país, la autorización no podrá incluir aeropuertos situados en ese país. No obstante, si la solicitud abarca más aeropuertos, podrá concederse la autorización eliminando de esta los aeropuertos respecto a los cuales la autoridad requerida considere que no se cumplen las condiciones.

Si la autoridad requerida deniega una solicitud de autorización como consecuencia del incumplimiento de una condición y, en particular, de infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera y la normativa fiscal, deberá indicar los motivos de la denegación y las disposiciones legales aplicables. En ese caso, las autoridades del país en que se presentó la solicitud no concederán la autorización y comunicarán los motivos a la compañía aérea.

Si en el plazo fijado no se reciben objeciones, la autoridad que presenta la petición podrá asumir que se cumplen los criterios respecto a los cuales se ha solicitado la consulta.

Si el proceso de consulta concluye sin objeciones, las autoridades aduaneras competentes deberán aprobar y conceder la autorización, que se aplicará tanto a los vuelos salientes como a los entrantes.

La autorización se aplicará únicamente a las operaciones de tránsito entre las aduanas de partida y de destino indicadas en la autorización. La autorización solo será válida en los países en que se ubiquen dichas aduanas.

Cada vez que se inicie una operación de tránsito deberá consignarse en el DTE la referencia a la autorización. Esta información deberá ser facilitada, a no ser que pueda extraerse de otros datos, como el número EORI del titular de la autorización o el Sistema de Gestión de Decisiones Aduaneras.

Sobre el control de la autorización, véase la sección VI.2.3.

Sobre la anulación, revocación y modificación de la autorización, véase la sección VI.2.4. Siempre que la compañía aérea desee añadir o eliminar uno o varios aeropuertos de su autorización en vigor, deberá solicitar su modificación.

Sobre la suspensión de la autorización, véase la sección VI.2.5.

En caso de anulación, revocación, modificación, suspensión o fin de la suspensión de una autorización, las autoridades competentes de los países indicados en la autorización deberán ser notificadas de inmediato, utilizando para ello la lista de autoridades que figura en el anexo VI.8.9.

Puesto que la autorización para utilizar el DTE como declaración de tránsito es válida en varios países, el control de la autorización o su reexamen podría requerir un procedimiento de consulta entre autoridades aduaneras de otros países. Dicha consulta forma parte del Sistema de Gestión de Decisiones Aduaneras.

Si este sistema no está disponible o si intervienen países de tránsito común, deberán enviarse por correo electrónico las solicitudes de consulta siguiendo el modelo de carta que figura en el anexo VI.8.10 a las autoridades responsables del procedimiento de consulta, tal como se especifica en el anexo VI.8.9.

ADUANA

La autorización contiene, en particular, la información siguiente:

1. El número y la fecha.
2. El nombre del titular de la autorización o su número EORI.
3. La aduana o las aduanas de partida y destino.
4. Los medios por los cuales los datos se ponen a disposición de las aduanas de los puertos de partida y de destino. Si los medios difieren en función de la aduana o el país, deberá indicarse en la autorización cada uno de los medios.
5. Aviso de la obligación de que la compañía aérea informe a las aduanas de partida y de destino de cualquier discrepancia hallada, en particular: i) respecto al tipo y la cantidad de las mercancías incluidas en el régimen de tránsito; y ii) sobre cualquier cambio que pueda afectar a la autorización.

6. Los medios de comunicación entre la aduana o las aduanas de partida y destino, por un lado, y la compañía aérea, por el otro.

Esta información es obligatoria dentro de la Unión (anexo A del AD, columna 9f), pero también podrá serlo en los países de tránsito común.

Aunque el plazo para poner los datos del DTE a disposición de la aduana de partida antes de que pueda procederse al levante de las mercancías para el tránsito no es obligatorio, resulta útil añadir información al respecto en la autorización.

En la Unión

Las compañías aéreas internacionales que estén establecidas en la Unión o cuenten con un establecimiento permanente en ella podrán obtener una autorización para utilizar dicho procedimiento, siempre que reúnan las condiciones necesarias ⁽⁴⁵⁾.

VI.3.9.4. Normas de procedimiento para utilizar el DTE

VI.3.9.4.1. Datos necesarios para el DTE

Artículo 320 del AE

Anexo B del AE

*Artículo 111, letra b),
del apéndice I del
Convenio*

*Anexos A1 bis y B6
bis del apéndice III
del Convenio*

El DTE es un documento expedido por una compañía aérea en el momento de la partida de la aeronave. Se basa en documentos de transporte como el conocimiento aéreo, los manifiestos, etc. y confirma las mercancías que están efectivamente cargadas en la aeronave. Por consiguiente, a efectos del tránsito, el DTE sirve de declaración de tránsito, con la condición de que incluya los datos establecidos en los anexos B6 *bis* y A1 *bis* del apéndice III *bis* del Convenio, así como en el anexo B del AD y el anexo B del AE.

Para que las autoridades aduaneras puedan identificar el estatuto de las mercancías, deberá consignarse en el DTE uno de los códigos que figuran en el siguiente cuadro a nivel de partida.

Código	Tránsito común	Tránsito de la Unión
T1	Mercancías incluidas en el régimen de tránsito externo T1	Mercancías incluidas en el régimen de tránsito externo T1

⁽⁴⁵⁾ Artículo 5, apartados 31 y 32, del CAU.

T2	Mercancías incluidas en el régimen de tránsito interno T2	Mercancías incluidas en el régimen de tránsito interno T2
T2F	Mercancías incluidas en el régimen de tránsito interno T2	Mercancías incluidas en el régimen de tránsito interno de la Unión que viajan desde los territorios fiscales especiales a otra parte del territorio aduanero de la Unión que no sea un territorio fiscal especial referido en el artículo 188, apartado 1, del AD. Dicho código podrá utilizarse para las mercancías de la Unión trasladadas entre un territorio fiscal especial y otra parte del territorio aduanero de la Unión, tal como se recoge en el artículo 188, apartado 2, del AD.
C	Mercancías de la Unión no incluidas en un régimen de tránsito (equivalente a T2L)	Mercancías de la Unión no incluidas en un régimen de tránsito (equivalente a T2L)
TD	Mercancías ya incluidas en un régimen de tránsito ⁽⁴⁶⁾	Mercancías que ya estén circulando al amparo de un régimen de tránsito de la Unión o transportadas al amparo de un régimen de perfeccionamiento activo, de depósito aduanero o de importación temporal ⁽⁴⁷⁾
X	Mercancías de la Unión en relación con las	Mercancías de la Unión en relación con las cuales se

⁽⁴⁶⁾ En estos casos, la compañía aérea deberá consignar, además: i) el código «TD» en el conocimiento aéreo correspondiente u otro documento comercial apropiado; y ii) el número de referencia de la declaración de tránsito.

⁽⁴⁷⁾ En tales casos, la compañía aérea deberá consignar, además: i) el código «TD» en el conocimiento aéreo correspondiente u otro documento comercial apropiado; ii) el número de referencia de la declaración de tránsito o del documento de transferencia; y iii) el nombre de la aduana emisora.

	cuales se haya concluido el procedimiento de exportación y se haya confirmado la salida y que no estén incluidas en un régimen de tránsito	haya concluido el procedimiento de exportación y se haya confirmado la salida y que no estén incluidas en un régimen de tránsito

El DTE recibe la consideración de declaración de tránsito únicamente cuando se indica al menos uno de los códigos T1, T2 o T2F. Si en el DTE no figura ninguno de dichos códigos, con independencia del resto de códigos mencionados anteriormente, no podrá utilizarse como declaración de tránsito.

Ejemplos del uso de los códigos

Ejemplo 1

Se transportan mercancías de la Unión por vía aérea entre Francia y Alemania.

Francia – Alemania → deberá consignarse el código «C» en el DTE.

Ejemplo 2

Se exportan mercancías de la Unión desde Irlanda a un tercer país (China). En Irlanda, las mercancías se incluyen en el régimen de exportación, que se completa para confirmar a continuación la salida. Las mercancías se transportan por vía aérea a los Países Bajos, desde donde abandonan la Unión.

Irlanda – Países Bajos – China → deberá consignarse el código «X» en el DTE entre Irlanda y los Países Bajos.

Ejemplo 3

Llegan mercancías no pertenecientes a la Unión procedentes de un tercer país (Canadá) a Chequia, desde donde se transportan por vía aérea a Grecia.

Canadá – Chequia – Grecia → deberá consignarse el código «T1» en el DTE como declaración de tránsito entre Chequia y Grecia.

Ejemplo 4

Las mercancías de la Unión se expiden por transporte aéreo de

España a un territorio fiscal especial (Islas Canarias).

Opciones:

1. España – Territorio fiscal especial (Islas Canarias) → deberá consignarse el código «T2F» en el DTE como declaración de tránsito ⁽⁴⁸⁾.
2. España – Territorio fiscal especial (Islas Canarias) → deberá consignarse el código «C» en el DTE.

Ejemplo 5

Se transportan mercancías de la Unión entre dos territorios fiscales especiales del mismo Estado miembro (Francia: Guadalupe y Mayotte).

Opciones:

1. Guadalupe – Mayotte → deberá consignarse el código «T2F» en el DTE como declaración de tránsito ⁽⁴⁹⁾.
2. Guadalupe – Mayotte → deberá consignarse el código «C» en el DTE ⁽⁵⁰⁾.

Ejemplo 6

Se transportan mercancías de la Unión por vía aérea desde un territorio fiscal especial (Islas Canarias) a España y a continuación a Portugal por carretera.

Opciones:

1. Territorio fiscal especial (Islas Canarias) – España – Portugal → deberá consignarse el código «C» o «T2F» en el DTE entre el territorio fiscal especial de las Islas Canarias y España; por su parte, deberá consignarse el régimen de tránsito ordinario (T2F-NCTS, incluida la garantía) en el DTE entre España y Portugal ⁽⁵¹⁾.
2. Territorio fiscal especial (Islas Canarias) – España – Portugal → deberá consignarse el código «T2F» en el DTE como declaración de tránsito entre las Islas Canarias y España; por su parte, deberá consignarse el régimen de tránsito ordinario (T2F-NCTS, incluida la garantía) en el DTE entre España y Portugal ⁽⁵²⁾.

Ejemplo 7

Se transportan mercancías de la Unión por vía aérea desde un

⁽⁴⁸⁾ De conformidad con el artículo 188, apartado 2, del AD.

⁽⁴⁹⁾ De conformidad con el artículo 188, apartado 1, del AD.

⁽⁵⁰⁾ De conformidad con el artículo 188, apartado 2, del AD.

⁽⁵¹⁾ De conformidad con el artículo 188, apartado 2, del AD.

⁽⁵²⁾ De conformidad con el artículo 188, apartado 1, del AD.

territorio fiscal especial (Islas Canarias) a España y a continuación a Italia también por vía aérea.

Opciones:

1. Territorio fiscal especial (Islas Canarias) – España – Italia → deberá consignarse el código «C» en el DTE entre el territorio fiscal especial de las Islas Canarias y España; por su parte, deberá consignarse el código «T2F» en el DTE como declaración de tránsito entre España e Italia ⁽⁵³⁾.

2. Territorio fiscal especial (Islas Canarias) – España – Italia → deberá consignarse el código «T2F» en el DTE como declaración de tránsito entre las Islas Canarias y España; por su parte, deberá consignarse el código «T2F» en el DTE como declaración de tránsito entre España e Italia ⁽⁵⁴⁾.

Ejemplo 8

Se exportan productos de la Unión sujetos a impuestos especiales ⁽⁵⁵⁾ desde la Unión a un país de tránsito común (Suiza). En Portugal, las mercancías se incluyen en el régimen de exportación, que se completa para confirmar a continuación la salida. Las mercancías se incluyen en el régimen de tránsito externo y se transportan por vía aérea a Austria, donde comienza la parte del viaje por carretera hacia un país de tránsito común.

Portugal – Austria – Suiza → deberá consignarse el código «T1» en el DTE como declaración de tránsito entre Portugal y Austria. Por otro lado, comienza el régimen de tránsito ordinario (T1-NCTS, incluida la garantía) con destino a Suiza.

Ejemplo 9

Se exportan productos de la Unión sujetos a impuestos especiales ⁽⁵⁶⁾ desde Italia a un tercer país (India). En la ciudad italiana de Roma, las mercancías se incluyen en el régimen de exportación, que se completa para confirmar a continuación la salida. Las mercancías se transportan por vía aérea a Malpensa, dentro del mismo país, desde donde abandonan la Unión.

Roma – Malpensa – India → deberá consignarse el código «X» en

⁽⁵³⁾ De conformidad con el artículo 188, apartado 2, del AD.

⁽⁵⁴⁾ De conformidad con el artículo 188, apartado 1, del AD.

⁽⁵⁵⁾ En el sentido del artículo 1, apartado 1, de la Directiva 2008/118/CE del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, relativa al régimen general de los impuestos especiales, y por la que se deroga la Directiva 92/12/CEE (DO L 9 de 14.1.2009, p. 12).

⁽⁵⁶⁾ En el sentido del artículo 1, apartado 1, de la Directiva 2008/118/CE del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, relativa al régimen general de los impuestos especiales, y por la que se deroga la Directiva 92/12/CEE (DO L 9 de 14.1.2009, p. 12).

el DTE entre Roma y Malpensa.

Ejemplo 10

Se trasladan productos de la Unión sujetos a impuestos especiales ⁽⁵⁷⁾ por vía aérea entre Rumanía y Bélgica. Las mercancías permanecen al amparo del régimen de suspensión de impuestos especiales en el EMCS.

Rumanía – Bélgica → deberá consignarse el código «C» en el DTE.

Ejemplo 11

Se exportan mercancías de la Unión a un tercer país (Belarús). En Dinamarca, las mercancías se incluyen en el régimen de exportación, que se completa para confirmar a continuación la salida, momento en el que comienza el régimen TIR. Las mercancías se transportan por vía aérea a Polonia. En Polonia, las mercancías prosiguen hasta Belarús por carretera al amparo de un régimen TIR.

Dinamarca – Polonia – Belarús → deberá consignarse el código «TD» en el DTE entre Dinamarca y Polonia. El régimen TIR prosigue con destino a Belarús.

Ejemplo 12

Se exportan mercancías de la Unión a un tercer país (Rusia). En España, las mercancías se incluyen en el régimen de exportación y se trasladan por vía aérea a Finlandia, desde donde salen de la Unión por carretera.

España – Finlandia – Rusia → deberá consignarse el código «C» en el DTE entre España y Finlandia, y a continuación las mercancías circularán al amparo del régimen de exportación hasta la frontera exterior de la Unión.

Ejemplo 13

Se exportan mercancías de la Unión a un país de tránsito común. En Hungría, las mercancías se incluyen en el régimen de exportación, que se completa para confirmar a continuación la salida. A continuación, las mercancías se transportan por vía aérea a Serbia.

Opciones:

⁽⁵⁷⁾ En el sentido del artículo 1, apartado 1, de la Directiva 2008/118/CE del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, relativa al régimen general de los impuestos especiales, y por la que se deroga la Directiva 92/12/CEE (DO L 9 de 14.1.2009, p. 12).

1. Hungría – Serbia → deberá consignarse el código «X» en el DTE.
2. Hungría – Serbia → deberá consignarse el código «T2» en el DTE como declaración de tránsito.

Ejemplo 14

Se trasladan mercancías no pertenecientes a la Unión entre Suecia y un país de tránsito común (Noruega).

Suecia – Noruega → deberá consignarse el código «T1» en el DTE como declaración de tránsito.

Ejemplo 15

Se trasladan mercancías de la Unión entre Italia y Francia atravesando un país de tránsito común (Suiza) al amparo del mismo DTE sin recarga.

Italia – Suiza – Francia → deberá consignarse el código «C»⁽⁵⁸⁾ en el DTE.

Ejemplo 16

Se trasladan mercancías de la Unión entre Lituania e Italia atravesando un país de tránsito común (Noruega) al amparo del mismo manifiesto sin recarga en Noruega⁽⁵⁹⁾.

Lituania – Noruega – Italia → deberá consignarse el código «C» en el DTE.

Ejemplo 17

Se transportan mercancías de la Unión por vía aérea entre Eslovenia y Grecia atravesando un país de tránsito común (la República de Macedonia del Norte), donde se transbordan a otro medio de transporte (de un avión a un camión) bajo la supervisión de la compañía aérea.

Eslovenia (por vía aérea) – República de Macedonia del Norte (por carretera: transbordo de avión a camión) – Grecia:

Opciones:

1. Eslovenia – República de Macedonia del Norte → deberá consignarse el código «C»⁽⁶⁰⁾ en el DTE; y República de

⁽⁵⁸⁾ Artículo 119, apartado 3, letra b), del AD y artículo 109, apartado 1, letra b), del Convenio.

⁽⁵⁹⁾ Las mercancías van acompañadas del mismo conocimiento aéreo desde la partida hasta el destino final. No obstante, se expiden dos manifiestos: el primero en el aeropuerto de partida y el segundo en el aeropuerto de recarga.

Macedonia del Norte – Grecia → régimen de tránsito ordinario (T2-NCTS, incluida la garantía).

2. Eslovenia – República de Macedonia del Norte → deberá consignarse el código «T2» en el DTE como declaración de tránsito; y República de Macedonia del Norte – Grecia → régimen de tránsito ordinario (T2-NCTS, incluida la garantía).

3. Eslovenia – República de Macedonia del Norte → régimen de tránsito ordinario iniciado en Eslovenia (T2-NCTS, incluida la garantía), deberá consignarse el código «TD» en el DTE; y República de Macedonia del Norte – Grecia → continuación del régimen de tránsito ordinario.

Nota para la Unión: para facilitar al máximo el movimiento libre y sin impedimentos de las mercancías de la Unión, el código «C» del DTE permitirá que las mercancías circulen libremente hasta su destino en la Unión siempre que: i) en el aeropuerto de partida consten pruebas de su estatuto en los registros comerciales del operador; y ii) no haya dudas ni sospechas razonables sobre el estatuto de las mercancías en el momento de su llegada al aeropuerto de destino. No obstante, la aduana de destino tendrá la posibilidad de verificar el estatuto aduanero de mercancías de la Unión declarado aplicando los controles *a posteriori* que sean convenientes en función del riesgo estimado, llegando hasta la aduana del aeropuerto de partida de ser necesario.

A menos que la normativa nacional disponga un período más largo, la compañía aérea deberá conservar en sus archivos comerciales durante un período de tres años, al que se sumará el período transcurrido desde el inicio del año corriente, los registros del estatuto de todas las mercancías. Estos registros se podrán conservar en formato electrónico.

VI.3.9.4.2. Procedimiento en la aduana de partida

Artículo 6, apartado 1, artículo 46, apartado 1, y artículos 172 a 174 del CAU

Artículos 302 y 320

De conformidad con el artículo 6, apartado 1, del CAU, todo intercambio de información, como declaraciones entre las autoridades aduaneras y entre estas y los operadores económicos, deberá efectuarse mediante técnicas de tratamiento electrónico de datos. Esta norma es aplicable también a la utilización del DTE como

⁽⁶⁰⁾ El código «C» es equivalente al código «T2L» de conformidad con el artículo 111, letra b), del apéndice I del Convenio.

declaración de tránsito.

El levante de las mercancías para el tránsito deberá efectuarse cuando los datos del DTE se hayan puesto a disposición de la aduana de partida antes de la salida de la aeronave. Los requisitos legales implican que los datos solo puedan ponerse a disposición de la aduana por una de las dos vías siguientes.

1. Los datos pueden enviarse a un sistema informático de aduanas. Esta es la vía recomendada. No es obligatorio disponer de un sistema informático de aduanas, pero convendría que los países consideren la posibilidad de desarrollar un sistema de esta naturaleza en el futuro en caso de que aún no cuenten con uno.
2. Puede concederse a la aduana acceso al sistema de la compañía aérea desde las instalaciones de la aduana.

Como solución intermedia, los funcionarios de aduanas pueden tener acceso a los datos del ordenador del operador en la oficina de este. No obstante, este método solo podrá utilizarse hasta que se haya implantado una de las dos opciones anteriores. Cuando se utilice esta solución intermedia, las autoridades aduaneras podrán no tener acceso ininterrumpido y constante a los datos sin una carga adicional y mayor volumen de trabajo. Con todo, compete a las autoridades aduaneras decidir durante cuánto tiempo puede recurrirse a esta solución intermedia. A la hora de tomar esta decisión, deberán tener en cuenta, en particular, el modo de cooperación con la compañía aérea, el tamaño del puerto y el volumen de mercancías.

La puesta a disposición de los datos por correo electrónico adjuntando hojas de datos Excel o archivos PDF no se ajusta a los requisitos legales.

La simplificación para el DTE depende totalmente de cómo se facilita la declaración de tránsito en forma de DTE. En todos los demás aspectos, el DTE deberá recibir la misma consideración que cualquier otra declaración aduanera. Deberá cumplirse el marco jurídico detallado sobre las declaraciones aduaneras que se indica en el Convenio o el CAU y los actos conexos, ya que la legislación no prevé ninguna norma especial para el régimen de tránsito simplificado sobre la base de un DTE.

El DTE utilizado como declaración de tránsito debe ponerse a disposición de la aduana de partida para que las autoridades aduaneras puedan realizar una evaluación de riesgos o efectuar controles de las mercancías, cuando sea necesario, antes de proceder

al levante de las mercancías para el tránsito.

Cada uno de los datos que constan en la declaración de tránsito deben someterse a un análisis de riesgos mediante técnicas electrónicas de tratamiento de datos a fin de: i) detectar y evaluar los posibles riesgos; y ii) adoptar las medidas oportunas para minimizarlos. Por ello, resulta de gran utilidad que el sistema informático de aduanas pueda: i) facilitar la transmisión electrónica de los datos del DTE desde el sistema del operador; y ii) posteriormente efectuar un análisis de riesgos automatizado a partir de los datos del DTE.

Sin embargo, puesto que la implantación de un sistema aduanero no es obligatoria, un análisis de riesgos automatizado podría no ser posible. Por consiguiente, será posible compensar la falta de automatización si por lo menos: i) se realiza una auditoría previa sólida; ii) se controla exhaustivamente la autorización; y iii) se supervisan regularmente las operaciones de tránsito. Estos pasos no excluyen la verificación manual de las mercancías de manera aleatoria —o cuando sea necesario— antes de su levante para el tránsito.

Los controles de este tipo no pueden reemplazarse por controles *a posteriori* (tras la partida de las mercancías), que solo pueden realizarse en casos concretos o de manera aleatoria.

Por lo que respecta al lugar de carga (dato opcional), es posible utilizar el código de país seguido del código IATA de tres letras del aeropuerto.

Por «destinatario» se entiende la persona a la que se envían efectivamente las mercancías. A efectos del DTE, esta será el destinatario en el aeropuerto de destino.

Las autoridades aduaneras aceptarán una declaración cuando se hayan presentado las mercancías a las que se refiere. Esto no quiere decir que las aduanas deban comprobar siempre si las mercancías se encuentran físicamente en el aeropuerto, pero al menos deben estar al tanto de que las mercancías están depositadas en un lugar acordado con el operador.

Deberá permitirse que un declarante, si presenta una solicitud a tales efectos, rectifique uno o varios de los datos que figuran en la declaración.

Cada declaración debe llevar su propio número único asignado por la compañía aérea [número LRN ⁽⁶¹⁾]. Dicho número puede consistir en

⁽⁶¹⁾ El número LRN del DTE no es el mismo que el número LRN asignado a la declaración de tránsito ordinaria (NCTS).

el número de vuelo junto con la fecha y cualquier otra cifra que haga que el número sea único para el operador en cuestión.

Las mercancías transportadas por vía aérea están exentas de precintos cuando: i) en cada envío se colocan etiquetas con el número del conocimiento aéreo de acompañamiento; o ii) el envío constituye una unidad de carga en la que se indica el número del conocimiento aéreo de acompañamiento.

En el caso del DTE, no se produce ninguna acción específica que confirme su aceptación por parte de las autoridades aduaneras o el levante de las mercancías para el tránsito. En consecuencia, la hora de partida de la aeronave con las mercancías puede considerarse: i) la hora de aceptación del DTE como declaración de tránsito; y ii) la hora de levante de las mercancías para el tránsito. Si se rechaza una declaración, la aduana de partida deberá informar inmediatamente de ello a la compañía aérea indicando las razones (p. ej., datos insuficientes, errores).

Si un transporte de mercancías no pertenecientes a la Unión comienza sin la presentación y aceptación de una declaración de tránsito, nacerá una deuda aduanera por incumplimiento, de conformidad con el artículo 79, apartado 1, del CAU ⁽⁶²⁾.

Es importante que la aduana de partida disponga de los datos históricos (es decir, los datos correspondientes a declaraciones previas aceptadas o rechazadas) para llevar a cabo controles *a posteriori* o para aclarar problemas planteados por la aduana de destino.

VI.3.9.4.3. Procedimiento en la aduana de destino

Artículo 6, apartado 1, y artículo 46, apartado 1, del CAU

Artículo 199, letra b), del AD

Artículo 320 del AE

Artículo 11, letra b), del apéndice I del Convenio

Los datos del DTE como declaración de tránsito deben ser los mismos en la aduana de partida y en la aduana de destino. La aduana de destino no comprueba la compatibilidad de los datos en cada ocasión. Por el contrario, asume que los datos son los mismos a menos que la compañía aérea le notifique alguna discrepancia o constate irregularidades durante la verificación.

Los datos del DTE deberán ponerse a disposición de la aduana de destino. En cuanto a los requisitos legales, los datos solo pueden ponerse a disposición de la aduana por una de las dos vías siguientes.

1. Los datos pueden enviarse a un sistema informático de aduanas.

⁽⁶²⁾ Solo en la Unión.

Esta es la vía recomendada. No es obligatorio disponer de un sistema informático de aduanas, pero convendría que los países consideren la posibilidad de desarrollar un sistema de esta naturaleza en el futuro en caso de que aún no cuenten con uno.

2. Puede concederse a la aduana acceso al sistema de la compañía aérea desde las instalaciones de la aduana.

Como solución intermedia, los funcionarios de aduanas pueden tener acceso a los datos del ordenador del operador en la oficina de este. No obstante, este método solo podrá utilizarse hasta que se haya implantado una de las dos opciones anteriores. Cuando se utilice esta solución intermedia, las autoridades aduaneras podrán no tener acceso ininterrumpido y constante a los datos sin una carga adicional y mayor volumen de trabajo. Con todo, compete a las autoridades aduaneras decidir durante cuánto tiempo puede recurrirse a esta solución intermedia. A la hora de tomar esta decisión, deberán tener en cuenta, en particular, el modo de cooperación con la compañía aérea, el tamaño del puerto y el volumen de mercancías.

La puesta a disposición de los datos por correo electrónico adjuntando hojas de datos Excel o archivos PDF no se ajusta a los requisitos legales.

Los datos de la declaración de tránsito deberán facilitarse a la aduana de destino a más tardar en el momento de la llegada de las mercancías al aeropuerto. No obstante, convendría que la aduana de destino ya dispusiese de dichos datos cuando se efectúe el levante de las mercancías para el tránsito en el aeropuerto de partida. Ello permitiría que dicha aduana realizase una posible evaluación de riesgos con anterioridad.

La declaración de tránsito está identificada por el número LRN.

La legislación no contempla ningún plazo para la finalización y para la ultimación del régimen de tránsito. La legislación tampoco especifica cuáles son las acciones necesarias para la finalización y para la ultimación del régimen de tránsito.

En consecuencia, cabe asumir que el régimen de tránsito finaliza cuando la compañía aérea notifica a la aduana de destino que todas las mercancías amparadas por el DTE como declaración de tránsito se encuentran: i) en depósito temporal; o ii) en cualquier otro lugar en el que las mercancías puedan almacenarse bajo vigilancia aduanera. El LRN del DTE utilizado como declaración de tránsito deberá indicarse

en una declaración de depósito temporal o cualquier otra declaración pertinente.

El régimen de tránsito se considera ultimado inmediatamente después de su finalización, a menos que las autoridades aduaneras en destino hayan recibido información o hayan constatado que el régimen no ha finalizado correctamente (p. ej., a través de una notificación de la compañía aérea, verificando las mercancías o mediante información facilitada por la aduana de partida). En estos casos, se pondrá en marcha una investigación para aclarar el problema.

La compañía aérea es responsable de detectar y notificar a las autoridades aduaneras todas las infracciones, discrepancias o irregularidades descubiertas en el aeropuerto de destino, en particular: i) a través de los controles realizados por dicha compañía; o ii) sobre la base del informe de situación (excedente o déficit), haciendo mención en especial al DTE correspondiente a las mercancías en cuestión.

Cada uno de los datos que constan en la declaración de tránsito en destino deben someterse a un análisis de riesgos mediante técnicas electrónicas de tratamiento de datos a fin de: i) detectar y evaluar los posibles riesgos; y ii) adoptar las medidas oportunas para minimizarlos. Por ello, resulta de gran utilidad que el sistema informático de aduanas pueda: i) facilitar la transmisión electrónica de los datos del DTE desde el sistema del operador; y ii) posteriormente efectuar un análisis de riesgos automatizado a partir de los datos del DTE.

Sin embargo, puesto que la implantación de un sistema aduanero no es obligatoria, un análisis de riesgos automatizado podría no ser posible en todas las situaciones. Por consiguiente, será posible compensar la falta de automatización si por lo menos: i) se realiza una auditoría previa sólida; ii) se controla exhaustivamente la autorización; y iii) se supervisan regularmente las operaciones de tránsito. Estos pasos no excluyen la verificación manual de las mercancías de manera aleatoria —o cuando sea necesario— después de su llegada o en el momento de incluirlas en depósito temporal.

Los controles de este tipo no pueden reemplazarse por controles *a posteriori* (tras el levante de las mercancías del tránsito), que solo pueden realizarse en casos concretos o de manera aleatoria.

La consulta con la aduana de partida deberá realizarse cuando existan sospechas razonables por lo que respecta al tipo o la cantidad de

mercancías. La verificación de los datos del DTE deberá llevarse a cabo utilizando el documento TC21 *BIS* (anexo VII.8.6) y enviarse por correo electrónico a las autoridades que se especifican en el anexo VI.8.9.

De cara a la cumplimentación del documento TC21 *BIS*, se recomienda utilizar, a ser posible, una de las lenguas más extendidas.

Las autoridades aduaneras del aeropuerto de destino deberán notificar a las del aeropuerto de partida y a la autoridad que emitió la autorización todas las infracciones o irregularidades tan pronto como sea posible. Cuando lo hagan, las autoridades aduaneras del aeropuerto de destino deberán mencionar, en particular, el DTE correspondiente a las mercancías en cuestión.

La aduana de partida y la aduana de destino deberán cooperar entre sí e intercambiar la información y los documentos pertinentes sobre las operaciones de tránsito cuando proceda.

Es importante que la aduana de destino disponga de los datos históricos (es decir, los datos correspondientes a operaciones previas finalizadas y ultimadas) para llevar a cabo controles *a posteriori* o para aclarar problemas planteados por la aduana de partida.

VI.3.10. Mercancías transportadas por vía marítima: empleo de un DTE como declaración de tránsito para incluir mercancías en el régimen de tránsito de la Unión

El contenido del presente apartado se subdivide en las secciones siguientes:

- Introducción (sección VI.3.10.1)
- Información general (sección VI.3.10.2)
- Autorización para utilizar el DTE (sección VI.3.10.3)
- Normas de procedimiento para utilizar el DTE (sección VI.3.10.4)

VI.3.10.1. Introducción

Artículo 233, Esta simplificación se aplica exclusivamente al régimen de tránsito

*apartado 4, letra e),
del CAU* de la Unión.

*Artículos 319 y 320
del AE* Las empresas navieras pueden obtener la autorización para emplear un DTE como declaración de tránsito de mercancías incluidas en el régimen de tránsito de la Unión.

La autorización para utilizar el DTE se concede a las empresas navieras que reúnan los criterios aplicables a esta simplificación. Dos criterios importantes de cara a dicha concesión son: i) que en el DTE figuren los datos que se exigen en una declaración de tránsito; y ii) que dichos datos sean accesibles a las autoridades aduaneras en el momento de la salida de las mercancías, así como en el lugar de destino, permitiendo la vigilancia aduanera de las mercancías y la ultimación del régimen. Dichos datos figuran en el anexo B del AD y el anexo B del AE.

VI.3.10.2. Información general

*Artículo 89,
apartado 7, letra d),
del CAU* No se requiere garantía, ya que se asume que el transporte marítimo es seguro y que, salvo en caso de accidente, las condiciones del transporte se cumplirán desde el puerto de partida al puerto de destino.

El titular del régimen es la empresa naviera.

La autorización especifica las aduanas ubicadas en los puertos de carga y descarga en que se aplica la autorización.

El puerto de carga es el puerto de partida. El puerto de descarga es el puerto de destino.

Es obligatorio utilizar el régimen de tránsito de la Unión para transportar mercancías no pertenecientes a la Unión en buques que presten servicios marítimos regulares (véase la parte II).

Conviene tener en cuenta que el tránsito marítimo puede hacerse también usando una declaración de tránsito ordinaria utilizando el NCTS (véase la parte IV). No obstante, cuando proceda, podrán utilizarse otras vías para el transporte de mercancías, tal como se establece en los artículos 226 y 227 del CAU.

VI.3.10.3. Autorización para utilizar el DTE

Artículo 22 del CAU El procedimiento de autorización se describe en las secciones VI.2.2 a VI.2.5.

Artículo 319 del AE

Anexo A del AD La solicitud debe presentarse a las autoridades aduaneras competentes del lugar en que se lleve o se encuentre accesible la contabilidad principal del solicitante a efectos aduaneros y en el que vaya a realizarse al menos una parte de las actividades a que se refiere la autorización.

OPERADORES ECONÓMICOS

La empresa naviera debe hacer constar en la solicitud, en particular:

1. el nombre del solicitante o su número EORI;
2. el nombre y los datos de contacto de: i) la persona responsable de las cuestiones aduaneras y de la solicitud; y ii) la persona encargada de la empresa solicitante o que ejerce el control de su dirección;
3. el lugar donde se conserva o se mantiene accesible a efectos aduaneros la contabilidad principal;
4. el tipo de contabilidad principal a efectos aduaneros;
5. el lugar en que se conservan los registros;
6. el tipo de registros;
7. la aduana o las aduanas de partida y destino;
8. el número de viajes entre los puertos de la UE;
9. la información sobre cómo se pondrán los datos a disposición de las autoridades aduaneras de cada puerto de partida y de destino (si los medios son distintos en función de la aduana o el país, deberá indicarse cada medio en la solicitud).

La anterior información es obligatoria en la Unión (anexo A del AD, columna 9f).

Los criterios serán verificados por las autoridades aduaneras competentes (véase la sección VI.2.2). Entretanto, el procedimiento de consulta se desarrolla con las aduanas indicadas en la solicitud como aduanas de partida y de destino. El procedimiento de consulta se inicia inmediatamente después de la aceptación de la solicitud y

puede durar 45 días como máximo.

El procedimiento de consulta forma parte del Sistema de Gestión de Decisiones Aduaneras aplicable en la Unión. Si este sistema no está disponible, deberá enviarse por correo electrónico, junto con una copia de la solicitud, una carta de consulta en soporte papel. La lista de direcciones de correo electrónico de cada país y el modelo de carta de consulta figuran, respectivamente, en los anexos VI.8.11 y VI.8.10.

Durante el procedimiento de consulta, la autoridad requerida deberá verificar:

- i) si el solicitante reúne las condiciones para la concesión de la autorización; y, sobre todo,
- ii) si los datos obligatorios para el DTE como declaración de transporte pueden ponerse a disposición de las aduanas requeridas y de qué manera.

Al recibir la petición de consulta, la autoridad requerida deberá comprobar, en particular:

- i) la información sobre el solicitante que figura en sus propios registros o en cooperación con otras agencias;
- ii) el sistema de intercambio de datos;
- iii) el lugar para la inspección de las mercancías;
- iv) el nivel de los controles que realizan las empresas navieras de sus operaciones; y
- v) quién es el representante de la empresa naviera, cuando proceda.

En caso de que se plantee alguna objeción, las autoridades que presentaron la petición deberán ser informadas a través del Sistema de Gestión de Decisiones Aduaneras en el plazo de 45 días desde la recepción de la petición. Si este sistema no está disponible, las autoridades que presentaron la petición deberán ser informadas por correo electrónico con la misma carta (véase el anexo VI.8.10). Si la autoridad requerida constata que el solicitante no opera regularmente viajes a puertos de ese país, la autorización no podrá incluir puertos situados en ese país. No obstante, si la solicitud abarca más puertos, podrá concederse la autorización eliminando de esta los puertos respecto a los cuales la autoridad requerida considere que no se

cumplen las condiciones.

Si la autoridad requerida deniega una solicitud de autorización como consecuencia del incumplimiento de una condición, y en particular de infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera y la normativa fiscal, deberá indicar los motivos de la denegación y las disposiciones legales aplicables. En ese caso, las autoridades del país en que se presentó la solicitud no concederán la autorización y comunicarán los motivos a la empresa naviera.

Si en el plazo fijado no se reciben objeciones, la autoridad que presenta la petición podrá asumir que se cumplen los criterios respecto a los cuales se ha solicitado la consulta.

Si el proceso de consulta concluye sin objeciones, las autoridades aduaneras competentes deberán aprobar y conceder la autorización, que se aplicará tanto a los viajes salientes como a los entrantes.

La autorización se aplicará únicamente a las operaciones de tránsito entre las aduanas de partida y de destino indicadas en la autorización. La autorización solo será válida en los países en que se ubiquen dichas aduanas.

Cada vez que se inicie una operación de tránsito deberá consignarse en el DTE la referencia a la autorización. Esta información deberá ser facilitada, a no ser que pueda extraerse de otros datos, como el número EORI del titular de la autorización o el Sistema de Gestión de Decisiones Aduaneras.

Sobre el control de la autorización, véase la sección VI.2.3.

Sobre la anulación, revocación y modificación de la autorización, véase la sección VI.2.4. Siempre que la empresa naviera desee añadir o eliminar uno o varios puertos de su autorización en vigor, deberá solicitar su modificación.

Sobre la suspensión de la autorización, véase la sección VI.2.5.

En caso de anulación, revocación, modificación, suspensión o fin de la suspensión de una autorización, las autoridades competentes de los países indicados en la autorización deberán ser notificadas de inmediato.

Puesto que la autorización para utilizar el DTE como declaración de tránsito es válida en varios países, el control de la autorización o su reexamen podría requerir un procedimiento de consulta entre

autoridades aduaneras de otros países. Dicha consulta forma parte del Sistema de Gestión de Decisiones Aduaneras.

Si este sistema no está disponible, deberán enviarse por correo electrónico las solicitudes de consulta siguiendo el modelo de carta que figura en el anexo VI.8.10 a las autoridades responsables del procedimiento de consulta, tal como se especifica en el anexo VI.8.11.

ADUANA

La autorización contiene, en particular, la información siguiente:

1. El número y la fecha.
2. El nombre del titular de la autorización o su número EORI.
3. La aduana o las aduanas de partida y destino.
4. Los medios por los cuales los datos se ponen a disposición de las aduanas de cada puerto de partida y de destino. Si los medios difieren en función de la aduana o el país, deberá indicarse en la autorización cada uno de los métodos.
5. Aviso de la obligación de que la empresa naviera informe a las aduanas de partida y de destino de cualquier discrepancia hallada, en particular: i) respecto al tipo y la cantidad de las mercancías incluidas en el régimen de tránsito; y ii) sobre cualquier cambio que pueda afectar a la autorización.
6. Los medios de comunicación entre la aduana o las aduanas de partida y destino, por un lado, y la empresa naviera, por el otro.

La anterior información es obligatoria en la Unión (anexo A del AD, columna 9f).

Aunque el plazo para poner los datos del DTE a disposición de la aduana de partida antes de que pueda procederse al levante de las mercancías para el tránsito no es obligatorio, resulta útil añadir información al respecto en la autorización

Las empresas navieras internacionales que estén establecidas en la Unión o cuenten con un establecimiento permanente en ella podrán obtener una autorización para utilizar dicho procedimiento, siempre

que reúnan las condiciones necesarias ⁽⁶³⁾.

VI.3.10.4. Normas de procedimiento para utilizar el DTE

VI.3.10.4.1. Datos necesarios para el DTE

Artículo 320 del AE El DTE (p. ej., un manifiesto electrónico de mercancías u otro documento) es un documento expedido por la empresa naviera cuando zarpa el buque. Confirma las mercancías que están efectivamente cargadas en el buque. Por consiguiente, a efectos del tránsito, el DTE sirve de declaración de tránsito, con la condición de que incluya los datos que figuran en el anexo B del AD y el anexo B del AE.

Anexo B del AE

Para que las autoridades aduaneras puedan identificar el estatuto de las mercancías, deberá consignarse en el DTE uno de los códigos que figuran en el siguiente cuadro a nivel de partida.

Código	Tránsito de la Unión
T1	Mercancías incluidas en el régimen de tránsito externo T1
T2F	Mercancías incluidas en el régimen de tránsito interno de la Unión que viajan desde los territorios fiscales especiales a otra parte del territorio aduanero de la Unión que no sea un territorio fiscal especial referido en el artículo 188, apartado 1, del AD. Dicho código podrá utilizarse para las mercancías de la Unión trasladadas entre un territorio fiscal especial y otra parte del territorio aduanero de la Unión, tal como se recoge en el artículo 188, apartado 2, del AD.
C	Mercancías de la Unión no incluidas en un régimen de tránsito
TD	Mercancías que ya estén circulando al amparo de un régimen de tránsito de la Unión o transportadas al amparo de un régimen de

⁽⁶³⁾ Artículo 5, apartados 31 y 32, del CAU.

	perfeccionamiento activo, de depósito aduanero o de importación temporal ⁽⁶⁴⁾
X	Mercancías de la Unión en relación con las cuales se haya concluido el procedimiento de exportación y se haya confirmado la salida y que no estén incluidas en un régimen de tránsito

El DTE recibe la consideración de declaración de tránsito únicamente cuando se indica al menos uno de los códigos T1 o T2F. Si en el DTE no figura ninguno de dichos códigos, con independencia del resto de códigos mencionados anteriormente, no podrá utilizarse como declaración de tránsito.

Ejemplos del uso de los códigos:

Ejemplo 1

Se transportan mercancías de la Unión mediante transporte marítimo regular entre Francia y Alemania.

Francia – Alemania → deberá consignarse el código «C» en el DTE.

Ejemplo 2

Se exportan mercancías de la Unión desde Irlanda a un tercer país (China). En Irlanda, las mercancías se incluyen en el régimen de exportación, que se completa para confirmar a continuación la salida. Las mercancías se transportan mediante transporte marítimo regular a los Países Bajos, desde donde abandonan la Unión.

Irlanda – Países Bajos – China → deberá consignarse el código «X» en el DTE entre Irlanda y los Países Bajos.

Ejemplo 3

Llegan mercancías no pertenecientes a la Unión procedentes de un tercer país (Canadá) a Portugal, desde donde se transportan mediante un servicio marítimo regular a España.

Canadá – Portugal – España → deberá consignarse el código «T1» en el DTE entre Portugal y España.

⁽⁶⁴⁾ En estos casos, la empresa naviera deberá consignar, además: i) el código «TD» en el conocimiento de embarque correspondiente u otro documento comercial apropiado; ii) el número de referencia de la declaración de tránsito o del documento de transferencia; y iii) el nombre de la aduana emisora.

Ejemplo 4

Las mercancías de la Unión se expiden mediante un servicio marítimo regular de España a un territorio fiscal especial (Islas Canarias).

Opciones:

1. España – Islas Canarias → deberá consignarse el código «T2F» en el DTE como declaración de tránsito ⁽⁶⁵⁾.
2. España – Islas Canarias → deberá consignarse el código «C» en el DTE.

Ejemplo 5

Se transportan mercancías de la Unión a través de un servicio marítimo regular entre dos territorios fiscales especiales del mismo Estado miembro (Francia: Guadalupe y Mayotte).

Opciones:

1. Guadalupe – Mayotte → deberá consignarse el código «T2F» en el DTE como declaración de tránsito ⁽⁶⁶⁾.
2. Guadalupe – Mayotte → deberá consignarse el código «C» en el DTE ⁽⁶⁷⁾.

Ejemplo 6

Se exportan productos de la Unión sujetos a impuestos especiales ⁽⁶⁸⁾ desde Croacia a un tercer país (Japón). En Croacia, las mercancías se incluyen en el régimen de exportación, que se completa para confirmar a continuación la salida. Las mercancías se transportan mediante transporte marítimo regular a Grecia, desde donde abandonan la Unión.

Croacia – Grecia – Japón → deberá consignarse el código «X» en el DTE entre Croacia y Grecia.

Ejemplo 7

Se exportan productos de la Unión sujetos a impuestos especiales ⁽⁶⁹⁾ desde Italia a un tercer país (India). En la ciudad italiana de Trieste, las mercancías se incluyen en el régimen de exportación, que se completa para confirmar a continuación la salida. Las mercancías se

⁽⁶⁵⁾ De conformidad con el artículo 188, apartado 2, del AD.

⁽⁶⁶⁾ De conformidad con el artículo 188, apartado 1, del AD.

⁽⁶⁷⁾ De conformidad con el artículo 188, apartado 2, del AD.

⁽⁶⁸⁾ En el sentido del artículo 1, apartado 1, de la Directiva 2008/118/CE del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, relativa al régimen general de los impuestos especiales, y por la que se deroga la Directiva 92/12/CEE (DO L 9 de 14.1.2009, p. 12).

⁽⁶⁹⁾ En el sentido del artículo 1, apartado 1, de la Directiva 2008/118/CE del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, relativa al régimen general de los impuestos especiales, y por la que se deroga la Directiva 92/12/CEE (DO L 9 de 14.1.2009, p. 12).

transportan mediante un servicio marítimo regular a Génova, dentro del mismo país, desde donde abandonan la Unión.

Trieste – Génova – India → deberá consignarse el código «X» en el DTE entre Trieste y Génova.

Ejemplo 8

Se trasladan productos de la Unión sujetos a impuestos especiales ⁽⁷⁰⁾ de Rumanía a Bulgaria a través de un servicio marítimo regular. Las mercancías permanecen al amparo del régimen de suspensión de impuestos especiales en el EMCS.

Rumanía – Bulgaria → deberá consignarse el código «C» en el DTE.

Ejemplo 9

Se exportan mercancías de la Unión a un tercer país (Belarús). En Dinamarca, las mercancías se incluyen en el régimen de exportación, que se completa para confirmar a continuación la salida, momento en el que comienza el régimen TIR. Las mercancías se transportan a través de un servicio marítimo regular a Polonia. En Polonia, las mercancías prosiguen hasta un tercer país por carretera al amparo de un régimen TIR.

Dinamarca – Polonia – Belarús → deberá consignarse el código «TD» en el DTE entre Dinamarca y Polonia. El régimen TIR prosigue con destino a Belarús.

Ejemplo 10

Se exportan mercancías de la Unión a un tercer país (Rusia). En los Países Bajos, las mercancías se incluyen en el régimen de exportación y se trasladan a través de un servicio marítimo regular a Finlandia, desde donde salen de la Unión por carretera.

Países Bajos – Finlandia – Rusia → deberá consignarse el código «C» en el DTE entre los Países Bajos y Finlandia, y a continuación las mercancías circularán al amparo del régimen de exportación hasta la frontera exterior de la Unión.

Ejemplo 11

Se transportan mercancías de la Unión a través de un servicio

⁽⁷⁰⁾ En el sentido del artículo 1, apartado 1, de la Directiva 2008/118/CE del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, relativa al régimen general de los impuestos especiales, y por la que se deroga la Directiva 92/12/CEE (DO L 9 de 14.1.2009, p. 12).

marítimo regular desde un territorio fiscal especial (Islas Canarias) a España y a continuación a Portugal por carretera.

Opciones:

1. Territorio fiscal especial (Islas Canarias) – España – Portugal → deberá consignarse el código «C» o «T2F» en el DTE entre las Islas Canarias y España; por su parte, deberá consignarse el régimen de tránsito ordinario (T2F-NCTS, incluida la garantía) en el DTE entre España y Portugal ⁽⁷¹⁾.
2. Territorio fiscal especial (Islas Canarias) – España – Portugal → deberá consignarse el código «T2F» en el DTE como declaración de tránsito entre las Islas Canarias y España; por su parte, deberá consignarse el régimen de tránsito ordinario (T2F-NCTS, incluida la garantía) en el DTE entre España y Portugal ⁽⁷²⁾.

Ejemplo 12

Se transportan mercancías de la Unión a través de un servicio marítimo regular desde un territorio fiscal especial (Islas Canarias) a España y a continuación a Italia también mediante un servicio marítimo regular.

Opciones:

1. Territorio fiscal especial (Islas Canarias) – España – Italia → deberá consignarse el código «C» en el DTE entre las Islas Canarias y España; por su parte, deberá consignarse el código «T2F» en el DTE como declaración de tránsito entre España e Italia ⁽⁷³⁾.
2. Territorio fiscal especial (Islas Canarias) – España – Italia → deberá consignarse el código «T2F» en el DTE como declaración de tránsito entre las Islas Canarias y España; por su parte, deberá consignarse el código «T2F» en el DTE como declaración de tránsito entre España e Italia ⁽⁷⁴⁾.

Ejemplo 13

Se transportan mercancías de la Unión a través de un servicio marítimo regular desde un territorio fiscal especial (Islas Canarias) a España.

Opciones:

⁽⁷¹⁾ De conformidad con el artículo 188, apartado 2, del AD.

⁽⁷²⁾ De conformidad con el artículo 188, apartado 1, del AD.

⁽⁷³⁾ De conformidad con el artículo 188, apartado 2, del AD.

⁽⁷⁴⁾ De conformidad con el artículo 188, apartado 1, del AD.

1. Territorio fiscal especial (Islas Canarias) – España → deberá consignarse el código «C» en el DTE.
2. Territorio fiscal especial (Islas Canarias) – España → deberá consignarse el código «T2F» en el DTE como declaración de tránsito ⁽⁷⁵⁾.

Para facilitar al máximo el movimiento libre y sin impedimentos de las mercancías de la Unión, el código «C» del DTE permitirá que las mercancías circulen libremente a su destino en la Unión siempre que: i) en el puerto de partida consten pruebas de su estatuto en los registros comerciales del operador; y ii) no haya dudas ni sospechas razonables sobre el estatuto de las mercancías en el momento de su llegada al puerto de destino. No obstante, la aduana de destino tendrá la posibilidad de verificar el estatuto aduanero de mercancías de la Unión declarado aplicando los controles *a posteriori* que sean convenientes en función del riesgo estimado, llegando hasta la aduana del puerto de partida de ser necesario.

A menos que la normativa nacional disponga un período más largo, la compañía marítima deberá conservar en sus archivos comerciales durante un período de tres años, al que se sumará el período transcurrido desde el inicio del año corriente, los registros del estatuto de todas las mercancías. Estos registros se podrán conservar en formato electrónico.

VI.3.10.4.2. Procedimiento en la aduana de partida

Artículo 6, apartado 1, artículo 46, apartado 1, y artículos 172 a 174 del CAU

Artículo 320 del AE

De conformidad con el artículo 6, apartado 1, del CAU, todo intercambio de información, como declaraciones entre las autoridades aduaneras y entre estas y los operadores económicos, deberá efectuarse mediante técnicas de tratamiento electrónico de datos. Esta norma es aplicable también a la utilización del DTE como declaración de tránsito.

El levante de las mercancías para el tránsito deberá efectuarse cuando los datos del DTE se hayan puesto a disposición de la aduana de partida antes de que zarpe el buque. Los requisitos legales implican que los datos solo puedan ponerse a disposición de la aduana por una de las dos vías siguientes.

⁽⁷⁵⁾ De conformidad con el artículo 188, apartado 2, del AD.

1. Los datos pueden enviarse a un sistema informático de aduanas. Esta es la vía recomendada. No es obligatorio disponer de un sistema informático de aduanas, pero convendría que los países consideren la posibilidad de desarrollar un sistema de esta naturaleza en el futuro en caso de que aún no cuenten con uno.
2. Puede concederse a la aduana acceso al sistema de la empresa naviera o al sistema del operador portuario desde las instalaciones de la aduana.

Como solución intermedia, los funcionarios de aduanas pueden tener acceso a los datos del ordenador del operador en la oficina de este. No obstante, este método solo podrá utilizarse hasta que se haya implantado una de las dos opciones anteriores. Cuando se utilice esta solución intermedia, las autoridades aduaneras podrán no tener acceso ininterrumpido y constante a los datos sin una carga adicional y mayor volumen de trabajo. Con todo, compete a las autoridades aduaneras decidir durante cuánto tiempo puede recurrirse a esta solución intermedia. A la hora de tomar esta decisión, deberán tener en cuenta, en particular, el modo de cooperación con la compañía aérea, el tamaño del puerto y el volumen de mercancías.

La puesta a disposición de los datos por correo electrónico adjuntando hojas de datos Excel o archivos PDF no se ajusta a los requisitos legales.

La simplificación para el DTE depende totalmente de cómo se facilita la declaración de tránsito en forma de DTE. En todos los demás aspectos, el DTE deberá recibir la misma consideración que cualquier otra declaración aduanera. Deberá cumplirse el marco jurídico detallado sobre las declaraciones aduaneras que se indica en el CAU y los actos conexos, ya que la legislación no prevé ninguna norma especial para el régimen de tránsito simplificado sobre la base de un DTE.

El DTE utilizado como declaración de tránsito debe ponerse a disposición de la aduana de partida para que las autoridades aduaneras puedan realizar una evaluación de riesgos o efectuar controles de las mercancías, cuando sea necesario, antes de proceder al levante de las mercancías para el tránsito.

Cada uno de los datos que constan en la declaración de tránsito deben someterse a un análisis de riesgos mediante técnicas electrónicas de tratamiento de datos a fin de:

- i) detectar y evaluar los posibles riesgos; y
- ii) adoptar las medidas oportunas para minimizarlos.

Por ello, resulta de gran utilidad que el sistema informático de aduanas pueda:

- i) facilitar la transmisión electrónica de los datos del DTE desde el sistema del operador; y
- ii) posteriormente efectuar un análisis de riesgos automatizado a partir de los datos del DTE.

Sin embargo, puesto que la implantación de un sistema aduanero no es obligatoria, un análisis de riesgos automatizado podría no ser posible. Por consiguiente, será posible compensar la falta de automatización si por lo menos:

- i) se realiza una auditoría previa sólida;
- ii) se controla exhaustivamente la autorización; y
- iii) se supervisan regularmente las operaciones de tránsito. Estos pasos no excluyen la verificación manual de las mercancías de manera aleatoria —o cuando sea necesario— antes de su levante para el tránsito.

Los controles de este tipo no pueden reemplazarse por controles *a posteriori* (tras la partida de las mercancías), que solo pueden realizarse en casos concretos o de manera aleatoria.

Por «destinatario» se entiende la persona a la que se envían efectivamente las mercancías. A efectos del DTE, esta será el destinatario en el puerto de destino.

Las autoridades aduaneras aceptarán una declaración cuando se hayan presentado las mercancías a las que se refiere. Esto no quiere decir que las aduanas deban comprobar siempre si las mercancías se encuentran físicamente en el puerto, pero al menos deben estar al tanto de que las mercancías están depositadas en un lugar acordado con el operador.

Deberá permitirse que un declarante, si presenta una solicitud a tales efectos, rectifique uno o varios de los datos que figuran en la declaración.

Cada declaración debe llevar su propio número único asignado por la

empresa naviera [número LRN ⁽⁷⁶⁾]. Dicho número puede consistir en el número de viaje junto con la fecha y cualquier otra cifra que haga que el número sea único para el operador en cuestión.

Con arreglo al artículo 299 del AE, deberán colocarse precintos a la partida en el espacio donde estén contenidas las mercancías, cuando la aduana de partida haya considerado el medio de transporte o el contenedor adecuado para ser precintado, o en cada bulto individual. No obstante, la aduana de partida podrá decidir no precintar las mercancías si su descripción es lo suficientemente precisa como para permitir su fácil identificación.

En el caso del DTE, no se produce ninguna acción específica que confirme su aceptación por parte de las autoridades aduaneras o el levante de las mercancías para el tránsito. En consecuencia, la hora en que el buque zarpa con las mercancías puede considerarse:

- i) la hora de aceptación del DTE como declaración de tránsito; y
- ii) la hora de levante de las mercancías para el tránsito. Si se rechaza una declaración, la aduana de partida deberá informar inmediatamente de ello a la empresa naviera indicando las razones (p. ej., datos insuficientes, errores).

Si un transporte de mercancías no pertenecientes a la Unión comienza sin la presentación y aceptación de una declaración de tránsito, nacerá una deuda aduanera por incumplimiento, de conformidad con el artículo 79, apartado 1, del CAU.

Es importante que la aduana de partida disponga de los datos históricos (es decir, los datos correspondientes a declaraciones previas aceptadas o rechazadas) para llevar a cabo controles *a posteriori* o para aclarar problemas planteados por la aduana de destino.

VI.3.10.4.3. Procedimiento en la aduana de destino

Artículo 6, apartado 1, y artículo 46, apartado 1, del CAU

Artículo 199, letra b), del AD

Los datos del DTE como declaración de tránsito deben ser los mismos en la aduana de partida y en la aduana de destino. La aduana de destino no comprueba la compatibilidad de los datos en cada ocasión. Por el contrario, asume que los datos son los mismos a

⁽⁷⁶⁾ El número LRN del DTE no es el mismo que el número LRN asignado a la declaración de tránsito ordinaria (NCTS).

menos que la empresa naviera le notifique alguna discrepancia o constate irregularidades durante la verificación.

Los datos del DTE deberán ponerse a disposición de la aduana de destino. En cuanto a los requisitos legales, los datos solo pueden ponerse a disposición de la aduana por una de las dos vías siguientes.

1. Los datos pueden enviarse a un sistema informático de aduanas. Esta es la vía recomendada. No es obligatorio disponer de un sistema informático de aduanas, pero convendría que los países consideren la posibilidad de desarrollar un sistema de esta naturaleza en el futuro en caso de que aún no cuenten con uno.
2. Puede concederse a la aduana acceso al sistema de la compañía aérea desde las instalaciones de la aduana.

Como solución intermedia, los funcionarios de aduanas pueden tener acceso a los datos del ordenador del operador en la oficina de este. No obstante, este método solo podrá utilizarse hasta que se haya implantado una de las dos opciones anteriores. Cuando se utilice esta solución intermedia, las autoridades aduaneras podrán no tener acceso ininterrumpido y constante a los datos sin una carga adicional y mayor volumen de trabajo. Con todo, compete a las autoridades aduaneras decidir durante cuánto tiempo puede recurrirse a esta solución intermedia. A la hora de tomar esta decisión, deberán tener en cuenta, en particular, el modo de cooperación con la compañía aérea, el tamaño del puerto y el volumen de mercancías.

La puesta a disposición de los datos por correo electrónico adjuntando hojas de datos Excel o archivos PDF no se ajusta a los requisitos legales.

Los datos de la declaración de tránsito deberán facilitarse a la aduana de destino a más tardar en el momento de la llegada de las mercancías al puerto. No obstante, convendría que la aduana de destino ya dispusiese de estos datos cuando se efectúe el levante de las mercancías para el tránsito en el puerto de partida. Ello permitiría que dicha aduana realizase una posible evaluación de riesgos con anterioridad.

La declaración de tránsito está identificada por el número LRN.

La legislación no contempla ningún plazo para la finalización y para la ultimación del régimen de tránsito. La legislación tampoco especifica cuáles son las acciones necesarias para la finalización y

para la ultimación del régimen de tránsito.

En consecuencia, cabe asumir que el régimen de tránsito finaliza cuando la empresa naviera notifica a la aduana de destino que todas las mercancías amparadas por el DTE como declaración de tránsito se encuentran en:

- i) depósito temporal; o
- ii) cualquier otro lugar en el que las mercancías puedan almacenarse bajo vigilancia aduanera.

El LRN del DTE utilizado como declaración de tránsito deberá indicarse en una declaración de depósito temporal o cualquier otra declaración pertinente.

El régimen de tránsito se considera ultimado inmediatamente después de su finalización, a menos que las autoridades aduaneras en destino hayan recibido información o hayan constatado que el régimen no ha finalizado correctamente (p. ej., a través de una notificación de la empresa naviera, verificando las mercancías o mediante información facilitada por la aduana de partida). En estos casos, se pondrá en marcha una investigación para aclarar el problema.

La empresa naviera es responsable de detectar y notificar a las autoridades aduaneras todas las infracciones, discrepancias o irregularidades descubiertas en el puerto de destino, en particular:

- i) a través de los controles realizados por dicha empresa; o
- ii) sobre la base del informe de situación (excedente o déficit), haciendo mención en especial al DTE correspondiente a las mercancías en cuestión.

Cada uno de los datos que constan en la declaración de tránsito en destino deben someterse a un análisis de riesgos mediante técnicas electrónicas de tratamiento de datos a fin de:

- i) detectar y evaluar los posibles riesgos; y
- ii) adoptar las medidas oportunas para minimizarlos.

Por ello, resulta de gran utilidad que el sistema informático de aduanas pueda:

- i) facilitar la transmisión electrónica de los datos del DTE desde el

sistema del operador; y

- ii) posteriormente efectuar un análisis de riesgos automatizado a partir de los datos del DTE.

Sin embargo, puesto que la implantación de un sistema aduanero no es obligatoria, un análisis de riesgos automatizado podría no ser posible en todas las situaciones. Por consiguiente, será posible compensar la falta de automatización si por lo menos:

- i) se realiza una auditoría previa sólida;
- ii) se controla exhaustivamente la autorización; y
- iii) se supervisan regularmente las operaciones de tránsito.

Estos pasos no excluyen la verificación manual de las mercancías de manera aleatoria —o cuando sea necesario— después de su llegada o en el momento de incluirlas en depósito temporal.

Los controles de este tipo no pueden reemplazarse por controles *a posteriori* (tras el levante de las mercancías del tránsito), que solo pueden realizarse en casos concretos o de manera aleatoria.

La consulta con la aduana de partida deberá realizarse cuando existan sospechas razonables por lo que respecta al tipo o la cantidad de mercancías. La verificación de los datos del DTE deberá llevarse a cabo utilizando el documento TC21 *BIS* (anexo VII.8.6) y enviarse por correo electrónico a las autoridades que se especifican en el anexo VI.8.9.

De cara a la cumplimentación del documento TC21 *BIS*, se recomienda utilizar, a ser posible, una de las lenguas más extendidas.

Las autoridades aduaneras del puerto de destino deberán notificar a las del puerto de partida y a la autoridad que emitió la autorización todas las infracciones o irregularidades tan pronto como sea posible. Cuando lo hagan, las autoridades aduaneras del aeropuerto de destino deberán mencionar, en particular, el DTE correspondiente a las mercancías en cuestión.

La aduana de partida y la aduana de destino deberán cooperar entre sí e intercambiar la información y los documentos pertinentes sobre las operaciones de tránsito cuando proceda.

Es importante que la aduana de destino disponga de los datos

históricos (es decir, los datos correspondientes a operaciones previas finalizadas y ultimadas) para llevar a cabo controles *a posteriori* o para aclarar problemas planteados por la aduana de partida.

VI.4. Situaciones específicas (*pro memoria*)

VI.5. Excepciones (*pro memoria*)

VI.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado)

VI.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas

VI.8. Anexos

VI.8.1. Modelo de sello especial utilizado por un expedidor autorizado

1		2	
3		4	
5		6	

55 mm

25 mm

1. Coat of arms or any other signs or letters characterising the country
2. (Reference number of the customs office of departure
3. Declaration number
4. Date
5. Authorised consignor
- 6 Authorisation number

VI.8.2. Exenciones a la utilización del sello especial (IT)

Los expedidores autorizados deberán utilizar el sello especial aprobado por las autoridades aduaneras con arreglo a lo dispuesto: i) en el punto 22.1 del anexo II del apéndice I del Convenio; y ii) en el punto 22.1 del anexo 72-04 del AE, cuyo modelo figura recogido en el anexo B9 del apéndice III del Convenio y en el capítulo II del anexo 72-04 del AE.

Los expedidores autorizados italianos podrán utilizar sellos especiales con arreglo al modelo que figura recogido a continuación:

1		2	
3		4	
5		6	

55 mm

32 mm

★ DOGANA DI PERUGIA	
SPAGNOLI (2)	
AUT. MIN. N° 243	

[Ejemplo]

VI.8.3. Lista de aeropuertos y aduanas de control

Anexo suprimido, puesto que ha dejado de ser pertinente.

VI.8.4. Modelo de autorización para la utilización del régimen de tránsito común/de la Unión basado en un manifiesto electrónico para las mercancías transportadas por vía aérea

Anexo suprimido, puesto que ha dejado de ser pertinente.

VI.8.5. Diagrama de flujo de grupaje aéreo

Anexo suprimido, puesto que ha dejado de ser pertinente.

VI.8.6. Modelo de autorización para la utilización de los regímenes de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima

Las disposiciones que figuran a continuación se refieren a las autorizaciones para que las empresas navieras puedan utilizar el procedimiento simplificado de tránsito de la Unión por mar.

Utilización de los regímenes de tránsito de la Unión en soporte para mercancías transportadas por vía marítima

Modelo de la autorización conforme al artículo 26 del ADT

Objeto de la autorización

1. La empresa
naviera

.....
.....
.....
.....

queda autorizada, a reserva de revocación en todo momento, para aplicar los regímenes de tránsito de la Unión en soporte papel en relación con las mercancías transportadas por vía marítima conforme al artículo 26 del ADT (denominado en lo sucesivo «régimen de tránsito marítimo simplificado (en soporte papel)»).

Ámbito de aplicación

2. El régimen de tránsito marítimo simplificado (en soporte papel) se aplicará a todo el transporte de mercancías que efectúe la empresa naviera por mar entre los puertos de los Estados miembros de la Unión que figuran en el anexo adjunto.

Documentación requerida para los envíos

3. Cuando un procedimiento de tránsito de la Unión sea obligatorio, el manifiesto (se adjunta modelo) se considerará equivalente a la declaración de tránsito para el régimen de tránsito de la Unión, siempre que incluya los datos que figuran en el artículo 50 del ADT.

Procedimiento en el puerto de carga (aduana de partida)

4. Los manifiestos se presentarán por duplicado y llevarán el código correspondiente (T1, T2F) en letras destacadas en la primera página. Deberán ir fechados y firmados por la empresa naviera, de modo que queden identificados como declaraciones de tránsito para el régimen de tránsito de la Unión. Dichos manifiestos se considerarán entonces equivalentes a una declaración de régimen de tránsito de la Unión.

Cuando el transporte sea a la vez de mercancías que deban circular con arreglo al régimen de tránsito externo de la Unión (T1) y de mercancías que deban circular con arreglo al

régimen de tránsito interno de la Unión (T2F), estas mercancías deberán incluirse en manifiestos separados.

Cuando se transporten envíos agrupados deberán indicarse con el término «groupage» e incluirse en el manifiesto de tránsito de la Unión correspondiente al estatuto de mayor rango recogido en el manifiesto de grupaje (p. ej. si el grupaje incluye mercancías de la Unión y mercancías con estatuto T1, T2F o TD, deberá declararse en el manifiesto T1).

Excepto en el caso de que la empresa naviera sea un expedidor autorizado a tenor del artículo 233, apartado 4, letra a), del CAU, el manifiesto deberá presentarse a las autoridades competentes para su autenticación antes de la partida del buque.

De acuerdo con el artículo 297 del AE, el plazo de presentación de las mercancías en la aduana de destino será de [...] días.

La naviera que efectúe el transporte de los envíos consignados en el manifiesto será el titular del régimen de estas operaciones de transporte.

Procedimiento en el puerto de descarga (aduana de destino)

5. Los manifiestos y las mercancías a ellos vinculadas se presentarán a las autoridades competentes del puerto de destino para su control aduanero. Por otra parte, las autoridades competentes podrán exigir la presentación de todos los conocimientos que se refieran a las mercancías descargadas en el puerto por ese buque.

Las autoridades aduaneras de cada puerto de destino deberán remitir cada mes a las autoridades aduaneras de cada puerto de partida una lista elaborada por las empresas navieras o sus representantes y autenticada previamente. La lista incluirá los manifiestos que se les hayan presentado a lo largo del mes anterior.

Asimismo, incluirá: i) el número de referencia del manifiesto; ii) el código que identifique el manifiesto como declaración de tránsito; iii) el nombre de la empresa naviera que haya transportado las mercancías; iv) el nombre del buque; y v) la fecha de la operación de transporte marítimo.

Esta lista se elaborará por duplicado según el siguiente modelo:

LISTA DE LAS OPERACIONES DE TRÁNSITO DEL MES DE			
Puerto de partida:		Puerto de destino:	
.....			
Número de referencia del manifiesto utilizado como declaración de tránsito	Fecha del manifiesto utilizado como documento de tránsito	Nombre del buque	A efectos aduaneros

La última página de la lista deberá incluir la mención:

«La (empresa naviera) certifica que la lista recoge en su totalidad los manifiestos relativos a las mercancías transportadas por mar desde (puerto de partida) a (puerto de destino)».

Los dos ejemplares de la lista deberán ir firmados por el representante de la empresa y se enviarán a la aduana de destino a más tardar el día quince del mes siguiente al de las operaciones de tránsito.

Irregularidades/discrepancias

6. La aduana del puerto de destino notificará a las autoridades competentes del puerto de partida, así como a la autoridad que haya concedido la autorización, las irregularidades y discrepancias, haciendo referencia, en particular, a los conocimientos de embarque de las mercancías en cuestión.

Responsabilidades de la empresa naviera

7. La empresa naviera deberá:
 - llevar registros adecuados que permitan a las autoridades aduaneras verificar sus operaciones en los lugares de partida y de destino;
 - poner todos los registros pertinentes a disposición de las autoridades aduaneras; y
 - comprometerse a prestar ayuda en la resolución de todas las discrepancias e irregularidades.

Disposiciones finales

8. La presente autorización no supondrá en modo alguno una dispensa de las formalidades que deba cumplir la empresa naviera en relación con la expedición y la llegada de los envíos en los países de partida y de destino.

La autorización entrará en vigor el.....

Por la autoridad competente

Fecha

Firma

ANEXO

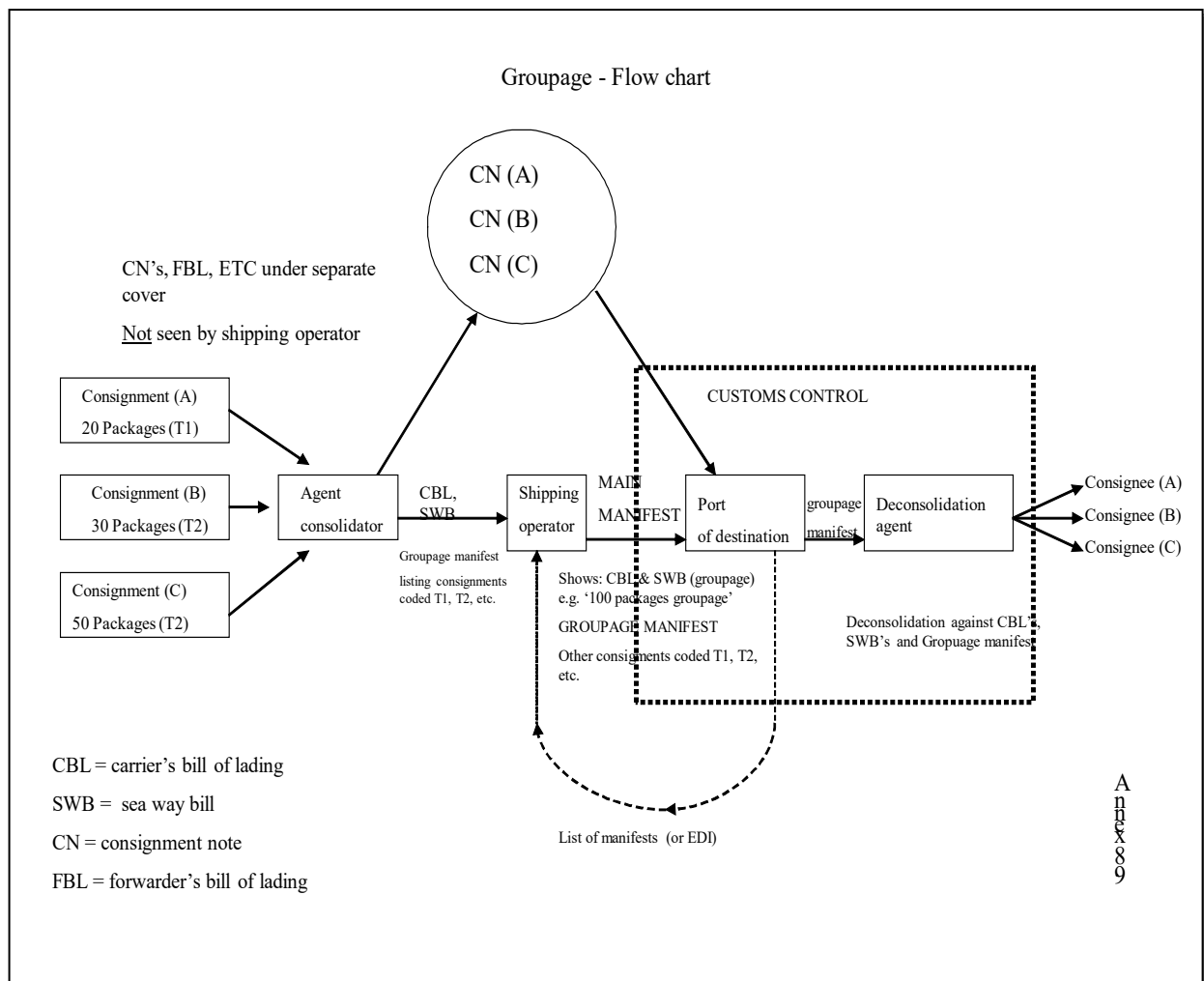
PUERTOS DE PARTIDA

DIRECCIÓN DE LA
ADUANA COMPETENTE

PUERTOS DE DESTINO

DIRECCIÓN DE LA
ADUANA COMPETENTE

VI.8.7. Diagrama de flujo de grupaje marítimo



VI.8.8. Procedimientos de comunicación simplificados

TRÁNSITO COMÚN — TRÁNSITO DE LA UNIÓN TAXUD/0925/2000 — ES

- IMPRESO DE COMUNICACIÓN - Artículo 6 del Convenio relativo a un régimen común de tránsito	PROCEDIMIENTOS SIMPLIFICADOS
A <u>COMISIÓN EUROPEA</u> Dirección General Fiscalidad y Unión Aduanera Unidad «Legislación Aduanera» R-1049 BRUSELAS – BELGICA	<u>Base jurídica:</u> Artículo 6 del Convenio relativo a un régimen común de tránsito (bi/multilateral) ☐
DE <u>País que autoriza el procedimiento simplificado:</u>	<u>Ámbito del procedimiento:</u> Simplificación individual ☐ <u>Nombre del titular/referencia de la autorización:</u> <i>Anexo:</i> copia de la autorización Simplificación general
<u>Otros países afectados:</u> <i>(de haber acuerdos bi/multilaterales)</i>	<u>Nombre del procedimiento/referencia del texto legal:</u> ☐ <i>Anexo:</i> copia del texto (*)
<u>Breve descripción de las simplificaciones:</u>	

<u>Persona de contacto:</u> <u>Referencia de la notificación de la comunicación</u> (CC/YYYY/NNN) N.º ./.... /...	<u>Fecha y firma:</u> <u>Sello:</u>

(*) Si no se solicita la notificación de cada autorización.

VI.8.9. Lista de autoridades responsables del procedimiento de consulta cuando el DTE se utiliza como declaración de tránsito para el transporte de mercancías por vía aérea

Para consultar la versión más reciente de esta lista, haga clic en el siguiente enlace:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

VI.8.10. Modelo de carta de consulta para el DTE

TC26 TRÁNSITO DE LA UNIÓN/COMÚN FORMULARIO DE CONSULTA	
1. Autoridad solicitante Nombre: Dirección: Teléfono: Correo electrónico: o Código de la aduana (COL) □□□□□□	2. Autoridad requerida Nombre: Dirección: Teléfono: Correo electrónico: o Código de la aduana (COL) □□□□□□
3. Solicitante/Titular de la autorización* Nombre: Dirección: Teléfono: Correo electrónico: N.º OEA (si existe)	
4. Número de solicitud/autorización*	
5. Por la autoridad solicitante Lugar: Fecha: Firma: Sello:	6. Por la autoridad requerida Lugar: Fecha: Firma: Sello:
I. CONSULTA DURANTE EL PROCESO DE AUTORIZACIÓN**	
Lista de puertos y códigos de aduana (COL) (a cumplimentar por la autoridad solicitante)	
1. Como puerto de partida a)..... COL □□□□□□ b)..... COL □□□□□□ c)..... COL □□□□□□ d)..... COL □□□□□□	2. Como puerto de destino a)..... COL □□□□□□ b)..... COL □□□□□□ c)..... COL □□□□□□ d)..... COL □□□□□□
3. Si no se cumplen una o varias condiciones, indíquense las razones y el puerto o puertos pertinentes (a cumplimentar por la autoridad requerida) ☐ El titular de la autorización no puede garantizar que los datos del DTE estén a disposición de las autoridades aduaneras Puerto(s):	

- ☐ El titular de la autorización no opera un número significativo de vuelos entre puertos de los países de tránsito común o de la Unión
Puerto(s):
- ☐ El titular de la autorización ha cometido infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera y de la normativa fiscal y, en particular ha sufrido condena por un delito grave en relación con su actividad económica
Puerto(s):
- ☐ El titular de la autorización no demuestra un alto nivel de control de sus operaciones y del flujo de mercancías mediante un sistema de gestión de los registros comerciales y, en su caso, de transporte que permite efectuar controles aduaneros adecuados
Puerto(s):
- ☐ El titular de la autorización no demuestra un nivel adecuado de competencia o de cualificaciones profesionales directamente relacionadas con las actividades que se ejerzan
Puerto(s):

Observaciones.....
.....

II. CONSULTA DURANTE EL CONTROL Y LA REEVALUACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN***

1. Márquese lo que corresponda (a cumplimentar por la autoridad requerida)

a) ¿Garantiza el operador que los datos del DTE sigan estando a disposición de las autoridades aduaneras?

- ☐ SÍ
- ☐ NO

Observaciones.....
.....

b) ¿Opera el operador un número significativo de vuelos/viajes entre los puertos de los países de tránsito común o de la Unión?

- ☐ SÍ
- ☐ NO

Observaciones.....
.....

c) ¿Ha cometido el operador infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera y de la normativa fiscal y, en particular ha sufrido condena por un delito grave en relación con su actividad económica?

- ☐ SÍ
- ☐ NO

Observaciones.....
.....

d) ¿Demuestra el operador un alto nivel de control de sus operaciones y del flujo de mercancías mediante un sistema de gestión de los registros comerciales y, en su caso, de transporte que permite efectuar controles aduaneros adecuados?

- ☐ SÍ
- ☐ NO

Observaciones:.....
.....

e) ¿Demuestra el operador un nivel adecuado de competencia o de cualificaciones profesionales directamente relacionadas con las actividades que se ejerzan?

- ☐ SÍ
- ☐ NO

Observaciones.....
.....

Otras observaciones.....
.....

* Táchese lo que proceda.

** Deberá adjuntarse al formulario una copia de la solicitud presentada por el operador para utilizar el DTE como declaración de tránsito.

** Deberá adjuntarse al formulario una copia de la autorización concedida para utilizar el DTE como declaración de tránsito.

VI.8.11. Lista de autoridades responsables del procedimiento de consulta cuando el DTE se utiliza como declaración de tránsito para el transporte de mercancías por vía marítima

Para consultar la versión más reciente de esta lista, haga clic en el siguiente enlace:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

VI.8.12. Cuadro de correspondencias CIM – CIM/SMGS

Los formularios están disponibles en: <https://cit-rail.org/en/freight-traffic/forms/>

Casilla	CIM	CIM/SMGS
Documentos adjuntos – Anexos	9	9
Descripción de las mercancías	21	20
Código NHM	24	23
Carta de porte CIM	30	37
Otros transportistas	57	65
Transportista contractual	58a	66a
Régimen de tránsito simplificado para ferrocarril y código para el principal (*)	58b	66b
N.º de envío	62	69
Visados de la aduana	99	26

(*) titular del régimen

VI.8.13. Declaraciones de las empresas ferroviarias

Extracto del documento de trabajo TAXUD/A2/TRA/02/2019

Declaración

de las empresas ferroviarias para el transporte de mercancías al amparo del régimen de tránsito en soporte papel por ferrocarril utilizando la carta de porte CIM, la carta de porte CIM para el transporte combinado y la carta de porte CIM/SMGS

La empresa ferroviaria abajo firmante:

- Declara que, cuando actúe en calidad de «titular del régimen» en el sentido del artículo 31 del Reglamento Delegado (UE) 2016/341 de la Comisión (disposiciones delegadas transitorias del código aduanero de la Unión) y del artículo 93 del apéndice 1 del Convenio relativo a un régimen común de tránsito, constituirá una garantía que cubra el itinerario completo en el territorio aduanero de la Unión y de los países de tránsito común. En su calidad de «titular del régimen», utilizará una carta de porte CIM, una carta de porte CIM para el transporte combinado o una carta de porte CIM/SMGS cuando participe como transportista contractual o cuando acepte convertirse en titular del régimen.
- Conviene en que las irregularidades descubiertas durante la aplicación del régimen simplificado por ferrocarril sean resueltas conjuntamente por la autoridad aduanera competente y la empresa ferroviaria responsable, es decir, la autoridad aduanera y la empresa ferroviaria del Estado en que se considere que se ha producido la irregularidad. La empresa ferroviaria responsable acepta ser la deudora de toda deuda aduanera y la primera a la que se exija su pago. La responsabilidad solidaria de las empresas ferroviarias que participen en el transporte y la responsabilidad del titular del régimen respecto de cualquier deuda aduanera no se verán afectadas por la presente declaración.
- Se compromete a informar a la administración de aduanas de su país del transporte de mercancías por ferrocarril que tenga la intención de realizar, por sí sola o en el marco de una agrupación internacional, a través de una frontera exterior del territorio en el que se aplique el Convenio, de 20 de mayo de 1987, relativo a un régimen común de tránsito, o a través de una frontera entre sus Partes contratantes.

Esta información se facilitará en la medida de lo posible un mes antes del inicio de cualquier ruta nueva de transporte. La misma incluirá: i) la fecha en que comenzará el nuevo transporte; ii) los países afectados por el servicio; iii) información sobre el inicio, el paso de fronteras y las estaciones de destino; y, siempre que sea posible, iv) el horario. Esta información no es necesaria para los transportes que están cubiertos por un procedimiento de tránsito ordinario interno o externo de conformidad con el artículo 226, apartado 3, letra a), o el artículo 227, apartado 2, letra a), del Reglamento (UE) n.º 952/2013 (código aduanero de la Unión) y el artículo 2, apartados 2 y 3, del Convenio relativo a un régimen común de tránsito cuando se utiliza el sistema electrónico establecido de conformidad con el artículo 16, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 952/2013 y el artículo 4 del apéndice 1 del Convenio relativo a un régimen común de tránsito, es decir, el NCTS.

Empresa:

Lugar y fecha:

Dirección:

Firma

Estado:

PARTE VII. ULTIMACIÓN DEL RÉGIMEN DE TRÁNSITO Y PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN

La parte VII describe la ultimación del régimen de tránsito y el procedimiento de investigación.

El apartado VII.1 recoge los principios generales y la legislación relacionada con la ultimación del régimen de tránsito y el procedimiento de investigación.

El apartado VII.2 trata de la ultimación del régimen de tránsito y la solicitud de información sobre la situación.

El apartado VII.3 aborda el procedimiento de investigación.

El apartado VII.4 describe el procedimiento de continuidad de las actividades.

El apartado VII.5 se centra en los procedimientos de control *a posteriori*.

El apartado VII.6 está reservado a las instrucciones nacionales específicas.

El apartado VII.7 está reservado para uso exclusivo de la administración aduanera.

El apartado VII.8 incluye los anexos.

Se emplean los siguientes términos:

- **«régimen de tránsito»:** régimen aduanero al amparo del cual las mercancías se transportan de un punto a otro bajo vigilancia aduanera, de conformidad con la legislación de la Unión y el Convenio relativo a un régimen común de tránsito.
- **«operación de tránsito»:** movimiento de mercancías transportadas al amparo del régimen de tránsito desde una aduana de partida hasta una aduana de destino.
- **«procedimiento de continuidad de las actividades»:** situaciones en las que el Nuevo Sistema de Tránsito Informatizado (NCTS), el sistema informático utilizado por los titulares del régimen o la conexión electrónica entre el sistema informático utilizado por los titulares del régimen y el NCTS no están disponibles temporalmente en el momento de empezar la operación de tránsito.
- **«procedimientos simplificados»:** regímenes simplificados de tránsito propios de determinados modos de transporte.

VII.1. Introducción, legislación y principios generales

VII.1.1. Introducción

El presente apartado describe el fundamento jurídico y traza un panorama general de la legislación.

VII.1.2. Legislación y principios generales

VII.1.2.1. Fuentes legislativas

Las fuentes legislativas del control de la finalización del régimen y del procedimiento de investigación son las siguientes:

- artículos 48 y 49 del apéndice I del Convenio;
- artículo 215, apartado 2, del CAU;
- artículo 310 del AE.

VII.1.2.2. Principios generales

El fundamento jurídico relativo a la competencia para llevar a cabo el procedimiento de investigación parte del principio de que la responsabilidad recae sobre la autoridad competente

del país de partida y de que esta última desempeña un papel fundamental en el inicio y el seguimiento de dicho procedimiento.

VII.1.2.2.1. Finalización y ultimación de la operación de tránsito

*Artículo 48 del
apéndice I del
Convenio*

El fundamento jurídico establece una distinción entre la finalización del régimen de tránsito común y de la Unión, por un lado, y su ultimación, por otro.

*Artículo 215,
apartado 2, del
CAU*

La finalización de un régimen de tránsito consiste en la presentación de las mercancías y los documentos que las acompañan en la aduana de destino o su entrega a un destinatario autorizado.

La ultimación del régimen de tránsito consiste en la comprobación de que la operación ha finalizado correctamente mediante el cotejo de los datos de la aduana de destino con los de la aduana de partida.

Tanto la distinción como las definiciones jurídicas serán válidas independientemente del tipo de operación de tránsito de que se trate (ordinaria o simplificada) o del sistema aplicado (régimen de tránsito ordinario o procedimiento de continuidad de las actividades).

La ultimación del régimen está supeditada a la aportación de pruebas de que ha finalizado correctamente.

A falta de tales pruebas (cuya forma, naturaleza y método de evaluación pueden variar en función del procedimiento), las autoridades competentes deberán adoptar las medidas necesarias para confirmar, en la medida de lo posible por otros medios, que el régimen ha finalizado correctamente o, si ello no fuese posible, para determinar de conformidad con las disposiciones relativas a la deuda y a su recaudación:

- si se ha originado o no una deuda (aduanera);
 - el responsable o los responsables de dicha deuda (aduanera), si procede;
 - el lugar, supuesto o efectivo, en que se haya originado la deuda (aduanera); y, consiguientemente,
 - la autoridad competente para su recaudación, en su caso;
- e imponer asimismo multas cuando resulte oportuno.

VII.1.2.2.2. Procedimiento de investigación a efectos de control de la finalización del régimen

*Artículo 49,
apartado 2, del
apéndice I del*

En el caso del régimen de tránsito ordinario, antes de iniciar un procedimiento de investigación, habrá que expedir una solicitud de información sobre la situación (véase la sección

Convenio

VII.2.5).

*Artículo 310,
apartado 2, del AE*

Si tras ese trámite se confirmara la necesidad de iniciar el procedimiento de investigación, la autoridad competente del país de partida decidirá iniciar el procedimiento de investigación enviando bien:

- el mensaje «Reclamación de un envío no llegado» (IE140) al titular del procedimiento; o
- el mensaje «Solicitud de investigación» (IE142) a la aduana de destino declarada.

La autoridad competente del país de partida podrá incoar directamente el procedimiento de investigación dirigiéndose a la aduana de destino declarada cuando, en la casilla n.º 8 de una declaración de tránsito, se haya consignado suficiente información para identificar al receptor/destinatario.

Los datos que figuran en la declaración deben proporcionar a la autoridad competente de la aduana de destino declarada la información necesaria para ponerse en contacto con el responsable en destino (receptor/destinatario).

Los Estados miembros y demás Partes contratantes deben informar a los titulares del régimen de las ventajas derivadas de cumplimentar correctamente la casilla n.º 8 de una declaración de tránsito con información válida y completa sobre el destinatario y datos específicos sobre su dirección. De este modo, el titular del régimen puede evitar recibir un mensaje innecesario (IE140).

Solo se establecerá contacto con el titular del régimen cuando en la aduana de partida no se disponga de una prueba de la finalización del régimen tras el intercambio de los mensajes «Solicitud de información sobre la situación» (IE904) y «Respuesta sobre la situación» (IE905) (para más información véase el apartado VII.2.5) y el envío del mensaje «Solicitud de investigación» (IE142) a la aduana de destino declarada (para más información véase el apartado VII.3.4.4).

Nota: en función de la interpretación de «información suficiente», la decisión sobre la forma y el lugar de inicio del procedimiento de investigación se dejará a discreción de la autoridad competente del país de partida.

OPERADORES ECONÓMICOS

Para evitar solicitudes de información innecesarias de las autoridades aduaneras competentes, la casilla n.º 8 de la declaración de tránsito debe cumplimentarse correctamente con información válida y completa sobre el destinatario e indicaciones específicas sobre su dirección.

VII.1.2.2.3. Intercambio de información

A lo largo de todo el proceso de investigación y recaudación pueden enviarse los mensajes «Información sobre la investigación y la recaudación» (IE144) y «Solicitud de información sobre la investigación y la recaudación» (IE145) a fin de intercambiar información adicional o plantear preguntas sobre una operación específica.

Podrán iniciar este intercambio de información tanto la aduana de partida como la aduana de destino; para proseguir el procedimiento no será necesario facilitar una respuesta (mensajes disociados).

El mensaje IE144 será utilizado por la aduana de partida y el mensaje IE145, a su vez, por la aduana de destino.

Si fuese necesario aportar documentos adicionales en papel, estos podrán enviarse por otros medios (fax, correo, correo electrónico, etc.) directamente a la persona de contacto que figura en los mensajes, haciendo constar claramente el número de referencia maestro (NRM) del movimiento al que corresponden. Dicha documentación en papel debe enviarse utilizando el impreso TC20 *BIS* «Envío de información/documentos relacionados con los movimientos en el marco del NCTS». Véase el anexo VII.8.4, donde se recoge un ejemplo de impreso TC20 *BIS*.

VII.2. Ultimación del régimen de tránsito y solicitud de información sobre la situación

VII.2.1. Introducción

El presente apartado trata de la ultimación del régimen de tránsito y de la solicitud de información sobre la situación.

El apartado VII.2.2 aborda las condiciones a las que se supedita la ultimación.

El apartado VII.2.3 se refiere a los efectos de la ultimación.

El apartado VII.2.4 se centra en las modalidades de ultimación.

VII.2.2. Condiciones para la ultimación

*Artículo 48,
apartado 2, del
apéndice I del*

El régimen de tránsito se ultimarà a condición de que haya finalizado correctamente del modo descrito en la parte IV, capítulo 4.

<i>Convenio</i>	La autoridad competente de la ultimación del régimen será el país de partida.
<i>Artículo 215, apartado 2, del CAU</i>	La ultimación podrá adoptar diversas formas dependiendo del tipo de procedimiento aplicado ⁽⁷⁾. En general, la ultimación consistirá en la comparación de los datos correspondientes al régimen de tránsito, tal como han sido establecidos en la partida y una vez registrados y certificados en destino.

VII.2.3. Efectos de la ultimación

El hecho de que el régimen de tránsito se haya ultimado, ya sea implícita o formalmente, no afectará a los derechos y obligaciones de la autoridad competente en materia de imposición de sanciones al titular del régimen o al fiador en caso de que, en una fecha ulterior, se compruebe (de acuerdo con los plazos reglamentarios de recaudación o de imposición de sanciones) que, en realidad, el régimen no ha finalizado y que, por consiguiente, no debería haberse ultimado o de que en una fase posterior se detecten irregularidades relacionadas con regímenes de tránsito concretos.

VII.2.4. Modalidades de ultimación

Cada Estado miembro/Parte contratante informa de la ultimación al titular del régimen con el mensaje «Notificación de cancelación» (IE045). Nótese que este mensaje es de carácter informativo y carece de valor legal.

El fiador podrá considerar ultimada la operación siempre que no se produzca una notificación en contrario.

La autoridad competente debe ponerse en contacto con el titular del régimen, el fiador u otras autoridades competentes en caso de que no existan pruebas (o se alberguen dudas) de que el régimen de tránsito ha finalizado realmente y, por consiguiente, la aduana de partida no pueda ultimar el régimen (véanse los apartados VII.1.2.2.1. y VII.3.2).

⁽⁷⁾ Podrá consistir en una comparación basada en mensajes electrónicos («Aviso anticipado de llegada» con «Resultados del control» en el NCTS) o en el cotejo de documentos (manifiesto aéreo o marítimo con lista mensual de la aduana de destino para el régimen de tránsito aéreo y marítimo en soporte papel).

A fin de garantizar una aplicación uniforme independientemente del modo de transporte utilizado, será necesario seguir, en la medida de lo posible, un enfoque similar por lo que respecta a los procedimientos simplificados propios de determinados modos de transporte.

VII.2.5. Solicitud de información sobre la situación y respuesta a la misma

Antes de iniciar el procedimiento de investigación, será preciso cursar una solicitud de información sobre la situación. Ello permitirá evitar el envío de solicitudes de investigación innecesarias en relación con operaciones de tránsito ya finalizadas en la aduana de destino pero cuyos mensajes de finalización se hayan extraviado por problemas técnicos y no figuren en el NCTS.

El mensaje «Solicitud de información sobre la situación» (IE904) deberá enviarse:

- a la aduana de destino una vez expirado el plazo de presentación de las mercancías en la aduana de destino, cuando no se haya recibido el mensaje «Aviso de llegada» (IE006);
- a la aduana de destino seis días después de la recepción del mensaje «Aviso de llegada» (IE018) cuando no se haya recibido el mensaje «Resultados del control» (IE018).

El sistema del país de destino comprobará de forma automática si la situación en destino se corresponde con la situación en el país de partida y contestará con el mensaje «Respuesta sobre la situación» (IE905).

Corresponderá a los servicios técnicos nacionales u otros servicios competentes de los países de destino y de partida comunicar la información que falta sin demora por todos los medios a su alcance (por ejemplo, volviendo a enviar los mensajes IE006 e IE018 extraviados), a fin de permitir un seguimiento adecuado de la operación de tránsito en la aduana de partida.

En caso de problemas técnicos, estos se investigarán y resolverán lo antes posible.

En aquellos casos excepcionales en que los problemas técnicos impidan enviar o reenviar los mensajes que faltan (IE006 e IE018), las autoridades competentes del país de destino podrán enviar pruebas alternativas a satisfacción de las autoridades competentes del país de partida para que pueda ultimarse el régimen [por ejemplo, el

documento de acompañamiento de tránsito (DAT) visado por la aduana de destino junto con el formulario TC20 *BIS*].

Si no dispone de pruebas sobre la finalización del régimen, la aduana de partida no podrá proceder a su ultimación (para más información véase la sección VII.3.3).

Nota: por sí sola, la información enviada únicamente por el servicio técnico del país de destino por correo electrónico no deberá admitirse como prueba de la finalización de la operación.

VII.3. Procedimiento de investigación

VII.3.1. Introducción

El presente apartado proporciona información sobre el procedimiento de investigación:

El apartado VII.3.2 trata del inicio del procedimiento de investigación recurriendo al titular del régimen 1.

El apartado VII.3.3 se centra en la prueba alternativa.

El apartado VII.3.4 aborda el inicio del procedimiento de investigación dirigiéndose a la aduana de destino.

*Artículos 49 y 51
del apéndice I del
Convenio*

El principal objeto del procedimiento de investigación será la obtención de pruebas sobre la finalización de la operación a fin de poder ultimar el régimen de tránsito.

*Artículos 310 y 312
del AE*

Cuando dichas pruebas no puedan obtenerse o cuando en una fase ulterior se descubra que las pruebas presentadas han sido falsificadas o no son válidas, las autoridades competentes del país de partida deberán:

- determinar las condiciones en que se haya originado la deuda (aduanera);
- identificar al deudor; y
- determinar las autoridades competentes responsables de la recaudación de la deuda (aduanera).

El procedimiento de investigación implica la cooperación administrativa entre las autoridades competentes y tendrá en cuenta cualquier información aportada por el titular del régimen.

Para que se desarrolle adecuadamente, se requiere:

- la cumplimentación exhaustiva de la «Solicitud de investigación» (IE142) de acuerdo con las normas y especificaciones técnicas;
- una correcta tramitación del mensaje «Aviso anticipado de tránsito» (IE050) por parte de la aduana o las aduanas de paso;
- una correcta tramitación del mensaje «Notificación de paso de frontera» (IE118) por parte de la aduana o las aduanas de paso;
- una correcta tramitación del mensaje «Aviso de llegada» (IE006) por parte de la aduana de destino;
- una respuesta clara y rápida (a tiempo y sin demora) por parte

- de las autoridades a las que va dirigido;
- listas actualizadas de las autoridades competentes y de las aduanas responsables del procedimiento de investigación.

A fin de evitar iniciar el procedimiento de investigación, cuando la aduana de partida no haya recibido el mensaje IE018 en un plazo de seis días tras la recepción del mensaje IE006, dicha aduana solicitará de inmediato el mensaje IE018 a la aduana de destino.

A continuación, la aduana de destino deberá enviar inmediatamente el mensaje IE018 que falta.

Si la aduana de partida sigue sin recibir los mensajes IE006 e IE018 u otra información que permita la ultimación del régimen de tránsito o la recaudación de la deuda (aduanera) o si tiene conocimiento de que dichos mensajes se enviaron por error, dicha aduana solicitará la información pertinente al titular del régimen o a la aduana de destino.

En caso de ausencia de los mensajes IE006 o IE018, la autoridad aduanera competente de la investigación en la partida iniciará el procedimiento de investigación en un plazo de siete días tras la finalización de los plazos para enviar dichos mensajes (el plazo es, como máximo, de seis días tras la presentación de las mercancías en el destino). Esto significa que el procedimiento de investigación deberá comenzar el decimotercer día tras la presentación declarada de las mercancías en destino.

Sin embargo, si antes de dicho plazo la autoridad aduanera competente de la investigación en la partida recibe información de que la operación de tránsito no ha finalizado correctamente o sospecha que así ha sido, iniciará el procedimiento de investigación antes.

VII.3.2. Inicio del procedimiento de investigación con el titular del régimen

El presente apartado aporta información sobre las circunstancias en que la autoridad competente puede solicitar información al titular del régimen por no disponer de pruebas sobre la finalización de la operación de tránsito.

VII.3.2.1. Objetivos de la solicitud de información

*Artículo 49,
apartados 2, 4, 5 y
6,
del apéndice I
del Convenio*

La solicitud de información tendrá por objeto hacer que el titular del régimen pueda presentar pruebas de la finalización del régimen.

*Artículo 310,
apartados 2, 3, 4, 5
y 6, del AE*

VII.3.2.2. Procedimiento general para la solicitud de información al titular del régimen

El titular del régimen deberá ser informado cuando:

*Artículo 49,
apartados 2, 3, 4, 5
y 6, del apéndice I
del Convenio*

- haya expirado el plazo de presentación de las mercancías en la aduana de destino (no se haya recibido el mensaje IE006 del país de destino);
y

*Artículo 310,
apartados 2, 3, 4, 5
y 6, del AE*

- se hayan enviado los mensajes IE904 e IE905 y el estado del envío sea idéntico o equivalente en ambas aduanas;
y
- la información que figura en la casilla n.º 8 de una declaración de tránsito se considere insuficiente para iniciar el procedimiento de investigación con la aduana de destino declarada;

o

- como muy tarde, en el plazo de veintiocho días tras el envío del mensaje «Solicitud de investigación» (IE142) si no hay respuesta por parte de la aduana de destino requerida o si esta ha dado una respuesta negativa mediante el mensaje «Respuesta a la solicitud de investigación» (IE143) utilizando los códigos 1 o 2 (véase la sección VII.3.4.4). Véase asimismo la sección VII.3.4.5.

*Artículo 49,
apartado 5, del
apéndice I del
Convenio*

Las autoridades competentes del lugar de partida envían el mensaje «Reclamación de un envío no llegado» (IE140) al titular del régimen, que responde con el mensaje «Información sobre un envío no llegado» (IE141) en el plazo de veintiocho días.

*Artículo 310,
apartado 5, del AE*

Artículo 49,

Si la información proporcionada por el titular del régimen no se

<i>apartado 6, del apéndice I del Convenio</i>	considera suficiente para ultimar el régimen, pero sí para continuar el procedimiento de investigación, la autoridad competente del país de partida enviará el mensaje IE142 a la aduana de destino o proseguirá el procedimiento de investigación con la aduana de destino a la que ya se hubiera enviado el mensaje IE142 utilizando el mensaje «Información sobre la investigación y la recaudación» (IE144) para comunicarle que se dispone de información adicional.
<i>Artículo 310, apartado 6, del AE</i>	
<i>Artículo 114 del apéndice I del Convenio</i>	<u>Nota:</u> si el titular del régimen:
<i>Artículo 77, letra b), del AD</i>	• no comunica ninguna información en el plazo de veintiocho días; o • la información facilitada justifica una recaudación; o • la información facilitada se considera insuficiente para iniciar el procedimiento de investigación con la aduana de destino; el procedimiento de recaudación se iniciará <u>un mes</u> después de la expiración del plazo de veintiocho días (véase la sección VII.3.4.5 en caso de que el procedimiento de investigación se haya iniciado con la aduana de destino).

OPERADORES ECONÓMICOS

En función del método empleado por las autoridades competentes de la aduana de partida, se exigirá al titular del régimen que, en el plazo de veintiocho días, facilite información con el mensaje E141.

Nota: la información facilitada podrá no considerarse suficiente para ultimar el régimen, pero sí para proseguir el procedimiento de investigación.

VII.3.2.3. Procedimiento para la solicitud de información en caso de procedimientos simplificados propios de determinados modos de transporte

El titular del régimen será informado:

<i>Artículo 108 del apéndice I del Convenio</i>	• si, cuando utilice el <u>régimen de tránsito común/de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía aérea y el régimen de tránsito de la Unión en soporte papel para mercancías transportadas por vía marítima:</u>
<i>Artículos 46, 48, 49 y 51 del ADT</i>	– la lista mensual de los manifiestos no ha sido remitida a la autoridad competente del aeropuerto o puerto de partida en el plazo de dos meses a partir del final del mes en que se hayan presentado los manifiestos a la aduana de partida; o

- dicha lista no incluye todos los manifiestos adecuados (ya que el régimen no se puede considerar finalizado por lo que respecta a los manifiestos que no figuran en ella).
- si, cuando utilice un documento de transporte electrónico (DTE) como declaración de tránsito para el régimen de tránsito común/de la Unión para mercancías transportadas por vía aérea y un documento de transporte electrónico (DTE) como declaración de tránsito para el régimen de tránsito de la Unión para mercancías transportadas por vía marítima:
 - una auditoría de los manifiestos o de los registros de la compañía aérea o la naviera; o
 - una notificación de una infracción o irregularidad por parte de las autoridades del aeropuerto o puerto de destino revela que el DTE no está disponible o que no ha sido presentado en destino.

El modelo de carta que figura en el anexo VII.8.2 puede utilizarse con este fin.

No es obligatorio utilizar este modelo, aunque contiene los datos mínimos necesarios.

Si el titular del régimen se pone en contacto con las autoridades competentes por vía electrónica, la carta y la respuesta a la misma podrán sustituirse por mensajes electrónicos equivalentes.

No obstante, la solicitud de información no será necesaria cuando sea el propio titular del régimen (la compañía aérea, naviera o ferroviaria o la empresa de transportes) quien descubra y notifique que el régimen no ha finalizado conforme a las obligaciones que le incumben en virtud del procedimiento simplificado específico correspondiente al modo de transporte de que se trate.

Cuando el titular del régimen se ponga en contacto con las autoridades competentes por vía electrónica, esta notificación podrá sustituirse por un mensaje electrónico equivalente.

VII.3.3. Prueba alternativa de la finalización del régimen

*Artículo 51 del
apéndice I del
Convenio*

*Artículo 312 del
AE*

En caso de que no se disponga de una prueba de la finalización del régimen, se solicitará al titular del régimen que aporte dicha prueba (p. ej., un documento de valor equivalente como prueba alternativa) en el plazo de veintiocho días.

La legislación contempla cuatro categorías de documentos que podrán ser aceptados por las autoridades competentes del país de partida como prueba alternativa de que el régimen ha finalizado correctamente o apenas ha finalizado. No se aceptará ningún otro documento como prueba alternativa.

- a) un documento certificado por las autoridades aduaneras del Estado miembro de destino o de un país de destino de tránsito común en el que se identifiquen las mercancías y se haga constar que dichas mercancías han sido presentadas en la aduana de destino o se han entregado a un destinatario autorizado;
- b) un documento o registro aduanero, certificado por la autoridad aduanera del país, en el que se haga constar que las mercancías han salido físicamente del territorio aduanero de una Parte contratante;
- c) un documento expedido en un tercer país en el que las mercancías se incluyan en un régimen aduanero;
- d) un documento expedido en un tercer país, visado o certificado de otro modo por las autoridades aduaneras de dicho país, en el que se haga constar que las mercancías se consideran en libre práctica en ese tercer país.

Esta prueba alternativa solo se podrá aceptar si está certificada por la autoridad aduanera competente y se presenta «a satisfacción» de las autoridades competentes del país de partida, es decir, si les permite verificar realmente que corresponde a las mercancías en cuestión y que no hay duda alguna sobre la autenticidad del documento ni sobre su certificación por parte de las autoridades competentes.

En cualquier caso, la carga de la prueba incumbe al titular del régimen.

VII.3.3.1. Prueba alternativa de la presentación de las mercancías en la aduana de destino o ante un destinatario autorizado

<i>Artículo 51 del apéndice I del Convenio</i>	La prueba alternativa puede ser un documento certificado por las autoridades aduaneras del Estado miembro o de un país de destino de tránsito común que incluya, además del número de referencia maestro (NRM), la identificación de las mercancías y en el que se
<i>Artículo 312 del AE</i>	haga constar que dichas mercancías han sido presentadas en la aduana de destino o ante un destinatario autorizado.

En particular, la prueba alternativa podrá consistir en los siguientes documentos, certificados por las autoridades aduaneras:

- una copia del documento de acompañamiento de tránsito (DAT) (con NRM); o
- una copia de la declaración en aduana de inclusión de las mercancías en otro régimen aduanero tras su presentación en la aduana de destino o a un consignatario autorizado; o
- un documento certificado de la aduana de destino, basado en los documentos (por ejemplo, el DAT) o en los datos de que disponga dicha aduana o el destinatario autorizado; o
- una copia de un documento comercial o de transporte o un extracto de los registros del operador económico que ha participado en la operación de tránsito, donde se establezca que las mercancías han sido presentadas en esa aduana o entregadas a un destinatario autorizado (por ejemplo, informes de descarga o de muestreo, certificados de desembarque, conocimientos de embarque, conocimientos aéreos, justificantes de pago, facturas o contratos de transporte).

La autoridad competente del país de partida solo podrá considerar aceptar la prueba alternativa a efectos de finalización del régimen de tránsito en caso de que no reciba la prueba oficial en el plazo estipulado.

Si la prueba oficial se presenta fuera de plazo, por ejemplo, en caso de un procedimiento de continuidad de las actividades, esta primará sobre la prueba alternativa.

*Artículo 45,
apartado 4, del
anexo I del
Convenio*

La aduana de destino visará el DAT utilizado como prueba alternativa en el momento de presentación de las mercancías.

*Artículo 308,
apartado 2, del AE*

OPERADORES ECONÓMICOS

El titular del régimen podrá aportar como prueba alternativa de la presentación de las mercancías en la aduana de destino los siguientes documentos:

- una copia del documento DAT (con el NRM); o
- una copia de la declaración de inclusión de las mercancías en otro procedimiento aduanero; o
- un documento de la aduana de destino, basado en el documento de tránsito o en los

datos de que disponga dicha aduana o el destinatario autorizado; o

- una copia de un documento comercial o de transporte o un extracto de los registros donde se establezca que las mercancías han sido presentadas en esa aduana o ante un destinatario autorizado.

Nota: la prueba alternativa deberá ir certificada por las autoridades aduaneras, identificar las mercancías en cuestión, dejar constancia de que dichas mercancías han sido presentadas e incluir un número de referencia de la declaración de tránsito.

Si la prueba alternativa se presenta «a satisfacción» de las autoridades competentes del país de partida, es decir, si les permite verificar realmente que corresponde a las mercancías en cuestión y que no hay duda alguna sobre la autenticidad del documento ni su certificación por parte de las autoridades competentes, estas procederán a ultimar el régimen de tránsito.

En cualquier caso, la prueba alternativa deberá enviarse a efectos de control *a posteriori* mediante el formulario TC21 «Solicitud de control»⁽⁷⁸⁾ (véase la sección 5 de la parte VII) si la autoridad competente alberga dudas sobre la autenticidad o identidad de las mercancías a las que hace referencia. En ese caso, la prueba alternativa no podrá aceptarse hasta que la autoridad que realice el control confirme la autenticidad y exactitud de los datos en cuestión.

VII.3.3.2. Prueba alternativa de la inclusión de las mercancías en un régimen aduanero en un tercer país

*Artículo 51,
apartado 1, del
apéndice I del
Convenio*

Podrá aportarse una prueba alternativa mediante uno de los siguientes tipos de documentos que permitan a las autoridades competentes del país de partida establecer que cubren las mercancías en cuestión y que, por consiguiente, dichas mercancías han abandonado realmente el territorio de las Partes contratantes o de la Unión:

*Artículo 312,
apartado 1, del AE*

- i) Un documento aduanero original expedido en un tercer país en el que las mercancías se incluyan en un régimen aduanero.

Cuando el documento aduanero original se proporcione en forma de documento aduanero electrónico, las autoridades aduaneras del país de partida pueden aceptarlo como prueba

⁽⁷⁸⁾ Cuyo modelo figura en el anexo VII.8.5.

alternativa siempre que, en caso de duda, dichas autoridades:

- a) tengan la posibilidad de acceder directamente al documento electrónico aduanero en el respectivo sistema aduanero del tercer país de que se trate (véanse los ejemplos); o
 - b) tengan la posibilidad de ponerse en contacto con las respectivas autoridades aduaneras del tercer país en cuestión a través de correspondencia oficial y estas confirmen la autenticidad del documento aduanero electrónico o faciliten el acceso al documento aduanero electrónico.
- ii) Cualquier otro documento en el que se haga constar que las mercancías se encuentran en libre práctica en el tercer país en cuestión, sellado, firmado o certificado de cualquier otro modo (por ejemplo, electrónicamente o por otros medios de certificación empleados por terceros países) por sus autoridades aduaneras, de tal forma que pueda ser aceptado por las autoridades aduaneras del país de partida.

OPERADORES ECONÓMICOS

Es responsabilidad del titular del régimen aportar los referidos documentos en caso de que se necesite una prueba alternativa de que las mercancías se incluyeron en un régimen aduanero en un tercer país.

Nota: estas pruebas alternativas podrán sustituirse por sus copias certificadas, bien por el organismo que haya visado el documento original, bien por las autoridades del tercer país interesado o bien por las autoridades de uno de los Estados miembros o de los países de tránsito común.

Si la prueba alternativa se presenta a satisfacción de las autoridades competentes del país de partida, es decir, si les permite verificar realmente que corresponde a las mercancías en cuestión y que no hay duda alguna sobre la autenticidad del documento ni su certificación por parte de las autoridades competentes, estas procederán a ultimar la operación de tránsito.

Ejemplo 1. Prueba alternativa aceptable:

Un documento de Perú en el que la versión impresa de la declaración electrónica de importación no está autenticada por una autoridad. No obstante, el contenido de la declaración de importación puede verificarse en línea en el sistema aduanero de Perú, disponible en:

- <http://www.sunat.gob.pe/aduanas/informli/ildua.htm>

Ejemplo 2. Prueba alternativa no aceptable:

La versión impresa de una declaración electrónica de importación de un tercer país que no está autenticada por una autoridad. No es posible verificar la declaración directamente en el sistema aduanero de este tercer país y no se ha recibido una respuesta satisfactoria a las solicitudes de autenticación remitidas utilizando la información de contacto (correo electrónico o número de teléfono, por ejemplo) de que dispone la administración aduanera o consignada en la versión impresa de la declaración electrónica de importación del tercer país.

VII.3.4. Investigación con la aduana de destino

Esta parte describe las solicitudes de investigación dirigidas a la aduana de destino y se divide en los siguientes apartados:

El apartado VII.3.4.1 trata de la autoridad competente y el plazo para iniciar la solicitud de investigación.

El apartado VII.3.4.2 aborda el envío de la solicitud de investigación.

El apartado VII.3.4.3 se refiere a la anulación de la solicitud de investigación.

El apartado VII.3.4.4 trata de la respuesta del país de destino a la solicitud de investigación.

El apartado VII.3.4.5 se centra en la solicitud al titular del régimen tras el inicio del procedimiento de investigación con la aduana de destino.

El apartado VII.3.4.6 aborda las consecuencias de los resultados del procedimiento de investigación.

VII.3.4.1. Autoridad competente y plazo para iniciar la solicitud de investigación

Corresponderá a las autoridades competentes del país de partida enviar el mensaje «Solicitud de investigación» (IE142):

Artículo 49,
apartados 2, 3 y 6,
del apéndice I del
Convenio

Artículo 310,
apartados 2, 5 y 6,
del AE

- cuando no se haya recibido el mensaje IE006 en el plazo para la presentación de las mercancías en la aduana de destino y la información consignada en la casilla n.º 8 de una declaración de tránsito se considere suficiente; o
- cuando el mensaje IE006 no se haya recibido en los seis días siguientes a la recepción del mensaje IE006; o
- en cuanto las autoridades competentes sean informadas de que el régimen de tránsito no ha finalizado o lo sospechen; o
- en cuanto la autoridad competente descubra, *a posteriori*, que la prueba presentada se ha falsificado y, por tanto, que el régimen no ha finalizado. No obstante, las investigaciones no se iniciarán salvo que sean útiles para confirmar o invalidar las pruebas presentadas anteriormente o para determinar la deuda (aduanera) e identificar al deudor y a la autoridad competente para su recaudación; o
- cuando la información facilitada por el titular del régimen no se considere suficiente para ultimar el régimen, pero sí para proseguir el procedimiento de investigación.

VII.3.4.2. Envío del mensaje «Solicitud de investigación» (IE142)

Artículo 49,
apartado 2, del
apéndice I del
Convenio

La autoridad competente del país de partida enviará una «Solicitud de investigación» (IE142) a la autoridad competente del país de destino. Es obligatorio enviar este mensaje:

Artículo 310,
apartado 2, del AE

- a la aduana de destino declarada cuando la información consignada en la casilla n.º 8 de una declaración de tránsito se considere suficiente; o
- a la aduana de destino efectiva que haya enviado el mensaje IE006; o
- a la aduana de destino cuando la información facilitada por el titular del régimen se considere suficiente para proseguir el procedimiento de investigación (véanse las secciones VII.3.2.2 y VII.3.4.4.4).

A fin de facilitar el trabajo de los funcionarios de aduanas, deberá indicarse la persona de contacto en la aduana de partida.

La aduana de destino responderá con el mensaje «Respuesta sobre la investigación» (IE143).

VII.3.4.2.1. Empleo de los mensajes para el intercambio de información

Paralelamente al procedimiento de investigación, se podrá proceder al intercambio de información a través de los mensajes IE144 e IE145 desde el inicio del procedimiento de investigación (la fecha de envío de los mensajes IE140 o IE142) hasta la recaudación de la deuda (aduanera) (fecha de envío del mensaje IE152). Estos mensajes de intercambio de información no cerrarán un procedimiento de investigación abierto con la aduana de destino (mensaje IE142) ni con el titular del régimen (mensaje IE140).

Ahora bien, en caso de que la información facilitada por la autoridad competente del país de partida en el mensaje IE142 no baste para permitir a la autoridad competente del país de destino llevar a cabo las búsquedas oportunas, esta última podrá solicitar información adicional a la primera mediante el envío del mensaje «Solicitud de información sobre la investigación y la recaudación» (IE145) utilizando los oportunos códigos de información solicitados.

La autoridad competente del país de partida tratará de facilitar la información adicional solicitada a la autoridad competente solicitante del país de destino utilizando el mensaje «Información sobre la investigación y la recaudación» (IE144) con los oportunos códigos de información.

Los documentos en papel solicitados se enviarán directamente a la persona de contacto mencionada en el mensaje. Este envío podrá efectuarse por medios alternativos (correo postal, correo electrónico, fax, etc.) a ser posible, pero deberá identificarse claramente por medio del NRM.

VII.3.4.3. Anulación del mensaje «Solicitud de investigación» (IE142)

Si, por cualquier motivo, la autoridad competente del país de partida decidiera anular el mensaje IE142, deberá enviar el mensaje «Notificación de anulación de la investigación» (IE059) a la aduana de destino requerida a fin de que esta detenga sus investigaciones.

VII.3.4.4. Respuesta del país de destino

VII.3.4.4.1. Búsqueda en los registros

La autoridad competente del país de destino buscará en primer lugar en sus propios registros o, si procede, en los registros del destinatario autorizado. En ocasiones, esa búsqueda podrá revelar

que el régimen de tránsito ha finalizado efectivamente y que solo se han extraviado los mensajes correspondientes (IE006 e IE018).

Cuando la búsqueda en los propios registros o en los registros del destinatario autorizado resulte infructuosa, la autoridad competente del país de destino se pondrá en contacto:

- con el destinatario, que quizá haya recibido las mercancías y los documentos directamente sin que estos hayan sido presentados en la aduana de destino declarada u otra aduana de destino; o
- con cualquier otra persona competente que pueda facilitar información adicional al respecto.

VII.3.4.4.2. Resultado de la búsqueda en los registros

Una vez adoptadas las medidas descritas en el apartado 3.4.4.1, podrán darse los siguientes supuestos:

*Artículo 47 del
apéndice I del
Convenio*

*Artículos 307 y 309
del AE*

- Las mercancías han sido efectivamente presentadas a tiempo en la aduana de destino o ante el destinatario autorizado,
 - pero la prueba de la finalización del régimen (los mensajes IE006 o IE018) no ha sido devuelta en el plazo fijado. En este caso, la autoridad competente del país de destino enviará sin demora los mensajes que faltan a la autoridad competente solicitante del país de partida, o
 - pero, pese a ser su obligación, el destinatario autorizado no ha enviado a la aduana de destino la prueba de la finalización del régimen [el mensaje «Notificación de llegada» (IE007) o el mensaje «Observaciones sobre la descarga» (IE044)]. En ese caso, la autoridad competente del país de destino enviará inmediatamente los mensajes IE006 o IE018 que faltan a la autoridad competente del país de partida, después de haber pedido previamente al destinatario autorizado que facilite esa información. La autoridad competente del país de destino adoptará las medidas oportunas para obtener la autorización del destinatario autorizado.

Nota: solo se permitirá el envío de los mensajes IE006 o IE018 cuando la operación de tránsito haya finalizado correctamente en los plazos fijados y no haya una retirada de la vigilancia aduanera. Deberá tratarse de un procedimiento ordinario finalizado dentro del plazo (es decir, que solo falte el registro del régimen de tránsito en

la aduana de destino) o una aceptación de la demora en la presentación de acuerdo con las disposiciones legales.

- Las mercancías incluidas en el régimen de tránsito no han sido presentadas a la aduana de destino, sino a la aduana de paso:
Al realizar una búsqueda en sus registros, la autoridad competente del país de destino no encuentra pruebas de que las mercancías incluidas en el régimen de tránsito se hayan presentado en la aduana de destino, pero sí el mensaje IE118 emitido por su propio país.

En tal caso, la autoridad competente del país de destino debe enviar:

- el mensaje «Respuesta a la solicitud de investigación» (IE143) con el código de respuesta «4» – «Solicitud de recaudación en destino» con el fin de asumir la responsabilidad del procedimiento de recaudación.
- Las mercancías han sido entregadas a un destinatario distinto del destinatario autorizado:
Si la autoridad competente del país de destino determina que las mercancías han sido entregadas directamente a un destinatario no autorizado que, pese a la obligación que le incumbe, no se ha puesto en contacto con su aduana de destino, la autoridad competente del país de destino enviará el mensaje «Respuesta a la solicitud investigación» (IE143) con el código «4» – «Solicitud de recaudación en destino», solicitando que la responsabilidad de la recaudación se le transfiera.
- La aduana de destino no ha finalizado la operación de tránsito en el NCTS, pero las mercancías han sido exportadas a un tercer país:
En caso de que la autoridad competente del país de destino determine que las mercancías han sido exportadas a un tercer país:
 - enviará a la autoridad competente del país de partida los mensajes IE006 e IE018 tras haber probado que la presentación ha tenido efectivamente lugar; o
 - enviará cualquier otro documento o información, cubiertos por el formulario TC20 *BIS*, que demuestre que las mercancías han sido exportadas a un tercer país en caso de que no haya ni prueba alternativa ni mensaje que confirme la llegada o la presentación de las mercancías en destino, a fin de permitir a las autoridades competentes del país de

partida determinar que los documentos cubren, en efecto, las mercancías en cuestión y que, por consiguiente, dichas mercancías han abandonado efectivamente el territorio de la Parte contratante o de la Unión.

VII.3.4.4.3. Plazo de respuesta en caso de que el procedimiento de investigación se haya iniciado con la aduana de destino

*Artículo 49,
apartado 4, del
apéndice I del
Convenio*

*Artículo 310,
apartados 4 y 6,
del AE*

La autoridad competente del país de destino contestará sin demora y, en cualquier caso, en el plazo de veintiocho días a partir de la recepción de la solicitud de información adicional [mediante el mensaje «Solicitud de información sobre la investigación y la recaudación» (IE145)] o la respuesta mediante el mensaje «Respuesta a la solicitud de investigación» (IE143) (véase la sección VII.3.4.4.5 en relación con los códigos de respuesta).

En caso de que el procedimiento de investigación fuese iniciado por el titular del régimen y este haya facilitado suficiente información para proseguir con él, la autoridad competente del país de destino solicitará sin demora y, en cualquier caso, en el plazo de cuarenta días a partir de la recepción de la solicitud de investigación información adicional (mensaje IE145) o una respuesta (mensaje IE143). Véase la sección VII.3.4.4.5 en relación con los códigos de respuesta.

VII.3.4.4.4. Códigos de respuesta a la solicitud de investigación

En el mensaje IE143, la autoridad competente del país de destino utilizará uno de los códigos de respuesta siguientes:

Código «1» – envío desconocido en destino

- Las mercancías no han sido presentadas en la aduana de destino declarada. La autoridad competente del país de partida debería tratar, en lo posible, de identificar la aduana de destino efectiva o remitir la solicitud al titular del régimen.

Código «2» – suposición de duplicación

- Las mercancías han sido presentadas en la aduana de destino declarada y esas autoridades aduaneras suponen que se han remitido dos mensajes IE015 «Datos de la declaración» en relación con el mismo envío.

Código «3» – devolución de la copia a devolver (fecha)

- Las mercancías han sido presentadas en la aduana de destino declarada, pero dicha aduana no ha podido finalizar el procedimiento utilizando los mensajes IE006 e IE018 y, en cambio, ha devuelto una prueba alternativa (por ejemplo, una copia del DAT) que aún no ha sido recibida en la aduana del país de partida.

Código «4» – solicitud de recaudación en destino

- Aunque las mercancías no se presentaron en la aduana de destino, fueron descubiertas posteriormente en el mismo país (por ejemplo, al margen del régimen aduanero oficial). En consecuencia, la aduana de destino competente desea asumir la responsabilidad de la recaudación y envía el mensaje «Solicitud de recaudación» (IE150) remitido a la aduana de partida competente para que pueda recuperar las mercancías una vez hayan sido entregadas al destinatario o hayan atravesado las fronteras (mensaje IE118).

VII.3.4.5. Solicitud al titular del régimen del procedimiento tras el inicio de la investigación con la aduana de destino

*Artículo 49,
apartado 5, del
apéndice I del
Convenio*

Cuando el procedimiento de investigación se haya iniciado con el mensaje IE142 a la aduana de destino y no se haya obtenido respuesta o la respuesta sea negativa con el mensaje IE143, la autoridad competente del país de partida se pondrá en contacto con el titular del régimen a fin de que este facilite la información necesaria para ultimar el procedimiento (para más información véase la sección VII.3.2).

*Artículo 310,
apartado 5, del AE*

En caso de que en esta fase del procedimiento de investigación el titular del régimen:

- no comunique ninguna información en el plazo de veintiocho días; o
- comunique información que se considere insuficiente para proseguir el procedimiento de investigación;

*Artículo 114,
apartado 2, del
apéndice I del
Convenio*

la autoridad competente del país de partida determinará qué medidas adicionales adoptar para ultimar el régimen en el plazo de siete meses después de la expiración del plazo de presentación de las mercancías en destino (véase la nota de la sección VII.3.2.2

Artículo 87 del CAU sobre las excepciones a este plazo).

Artículo 77 del AD

VII.3.4.6. Consecuencias de los resultados del procedimiento de investigación

Tomando como base las respuestas recibidas, incluida cualquier información procedente del titular del régimen, la autoridad competente del país de partida determinará si el régimen ha finalizado o no, si puede ultimarse y cuáles son las medidas adicionales que han de adoptar.

Artículo 49, apartado 7, y artículo 117, apartado 5, del apéndice I del Convenio

Cuando la operación de tránsito pueda ultimarse de forma adecuada en el marco de un procedimiento de investigación, la autoridad competente del país de partida informará inmediatamente al respecto al titular del régimen y al fiador si estos han participado en el proceso.

Artículo 310, apartado 7, del AE

Además, la autoridad competente podrá necesitar informar a otras autoridades competentes que intervengan en el procedimiento de investigación, en particular a la aduana de garantía.

Cuando la autoridad competente del país de partida no pueda ultimar el régimen de tránsito, pero:

- se haya enviado el mensaje IE006;
- se haya enviado el mensaje IE118; o
- el titular del régimen ofrezca una prueba de la presentación o entrega de las mercancías en otro Estado miembro o Parte contratante;

la autoridad competente de partida transferirá sin demora la responsabilidad al país que se considere competente para iniciar el procedimiento de recaudación mediante el mensaje «Solicitud de recaudación» (IE150).

Si se envió el mensaje IE006, la autoridad requerida deberá enviar el mensaje IE018. Si existe el mensaje IE118 o una prueba aportada por el titular del régimen relativa a la presentación o entrega de las mercancías en otro Estado miembro o Parte contratante, la aduana de partida deberá asumir su competencia para la recaudación y devolver el mensaje «Notificación de aceptación de la recaudación» (IE151) aceptándola (código «1» – aceptación).

Cuando la autoridad requerida no responda enviando los mensajes

que faltan (pese a su obligación legal de hacerlo) o asumiendo su responsabilidad para la recaudación en el plazo de veintiocho días (pese a la existencia de la prueba mencionada anteriormente), los funcionarios de enlace para el tránsito local (véase Transit Network Address Book en el sitio web Europa) del país requerido deberán ser advertidos de ello, aportando las pruebas necesarias, a fin de que adopten las medidas oportunas, puesto que corresponde a la autoridad requerida asumir su responsabilidad. Si ello no surtiera el efecto esperado, deberá informarse a la oficina de asistencia nacional y al coordinador nacional del tránsito del país de partida a fin de que adopten las medidas oportunas.

*Artículo 114,
apartado 2, del
apéndice I del
Convenio*

*Artículo 87 del
CAU*

Artículo 77 del AD

La autoridad competente del país de partida establecerá sus conclusiones a más tardar en el plazo de siete meses después de la expiración del plazo de presentación de las mercancías en destino. En caso necesario, iniciará ella misma el procedimiento de recaudación (para más información, véase la parte VIII).

Cualquier información adicional recibida u observación efectuada por una autoridad competente en relación con las mercancías en cuestión podrá incidir en los resultados del procedimiento de investigación.

Así ocurrirá, concretamente, si se ha descubierto una irregularidad o un fraude (traslado, sustitución, etc.) con motivo de la operación de tránsito o si se constata que las mercancías se encuentran, total o parcialmente, sin vigilancia aduanera, y también cuando se identifica a las personas responsables de las irregularidades o del fraude.

Por ello, toda la información pertinente deberá comunicarse inmediatamente a la autoridad competente del país de partida.

VII.4. Procedimiento de continuidad de las actividades

El presente apartado será de aplicación únicamente cuando la operación de tránsito se haya iniciado recurriendo al procedimiento de continuidad de las actividades.

Se subdivide en los siguientes apartados:

El apartado VII.4.1 constituye la introducción.

El apartado VII.4.2 trata de la autoridad competente y el plazo para iniciar la solicitud de investigación.

El apartado VII.4.3 se refiere al lanzamiento del aviso de investigación.

El apartado VII.4.4 trata de la respuesta del país de destino al aviso de investigación.

El apartado VII.4.5 aborda las consecuencias de los resultados del procedimiento de investigación.

VII.4.1. Aviso de investigación en caso de procedimiento de continuidad de las actividades o simplificado propio de determinados modos de transporte

Este apartado se basa en uno de los siguientes documentos utilizados como declaración de tránsito en caso de procedimiento de continuidad de las actividades:

- un documento único administrativo (DUA); o
- un DUA impreso en papel ordinario por el sistema informático del operador económico, tal como prevé el anexo B6 del apéndice III del Convenio/apéndices B1-B4 del anexo 9 del ADT; o
- el documento de acompañamiento de tránsito (DAT), complementado, en caso necesario, con una lista de artículos. En este caso, el DAT no llevará el número de referencia maestro (NRM).

VII.4.1.1. Introducción

*Apartado 17 del
anexo II del
apéndice I del
Convenio*

En caso de que no se presenten pruebas de que el régimen de tránsito ha finalizado, o tan pronto como se informe a las autoridades competentes de que el régimen no ha finalizado o estas lo sospechen:

*Apartado 17 del
anexo 72-04 del AE*

- se entrará en contacto con el titular del régimen a fin de que, utilizando el modelo de carta que figura en el anexo VII.8.2, este pruebe que el régimen ha finalizado tras la expiración del plazo de presentación de las mercancías en la aduana de destino; y
- se iniciará el procedimiento de investigación dirigido a la aduana de destino declarada dos meses después de la expiración del plazo de presentación de las mercancías en la aduana de destino.

El procedimiento de investigación estará destinado principalmente:

- a obtener pruebas de que el régimen ha finalizado, con vistas a ultimarlos; o
- a falta de tales pruebas o cuando se constate ulteriormente que la prueba presentada está falsificada o no es válida, a determinar las condiciones en que se ha originado la deuda (aduanera), identificar al deudor o los deudores y determinar las autoridades competentes responsables de recaudarla.

Este procedimiento se basa en la cooperación administrativa entre las autoridades competentes y tiene en cuenta toda la información aportada por el titular del régimen (véase la sección VII.3).

La lista de autoridades competentes responsables del procedimiento de investigación figura en el anexo VII.8.1.

Su correcto funcionamiento exigirá:

- la cumplimentación exhaustiva de los avisos de investigación;
- el registro correcto y efectivo de las llegadas por parte de las aduanas de destino;
- la devolución, por parte de la aduana de destino, del ejemplar de reenvío (ejemplar n.º 5 del DUA o una segunda copia del DAT) sin demora y, a más tardar, en el plazo de ocho días naturales;
- la correcta tramitación del aviso o los avisos de paso (TC10) por parte de la aduana o las aduanas de paso;
- la respuesta rápida y clara de las autoridades a las que vaya dirigido el aviso;
- la lista actualizada de las autoridades y aduanas competentes.

VII.4.1.2. Inicio del procedimiento de investigación con el titular del régimen

En caso de no devolución del ejemplar n.º 5 del DUA o una segunda copia del DAT a las autoridades competentes del país de partida en un plazo de dos meses a partir de la expiración del plazo de presentación de las mercancías en la aduana de destino, estas se lo comunicarán al titular del régimen invitándole a aportar la prueba de la finalización del régimen.

Se brindará al titular del régimen la oportunidad de facilitar la información necesaria para ultimar el procedimiento en el plazo de veintiocho días.

VII.4.1.3. Autoridad competente y plazo para lanzar el aviso de investigación

Las autoridades competentes del país de partida lanzarán inmediatamente el «Aviso de investigación»:

- si, en un plazo de dos meses a partir de la fecha de vencimiento del plazo de presentación de las mercancías en la aduana de destino, el titular del régimen no ha aportado pruebas de la finalización del régimen;
- en cuanto las autoridades competentes hayan sido informadas o tengan sospechas en una fase temprana (incluso antes de que expiren los plazos antes mencionados) de que el régimen no ha finalizado para la totalidad o una parte de las mercancías, o cuando la prueba remitida presente discrepancias o parezca falsificada. En caso de tener sospechas, la autoridad competente del país de partida decidirá, según las circunstancias, si el procedimiento de investigación debe ir precedido o acompañado de un procedimiento de control *a posteriori* para determinar la validez de las pruebas presentadas;
- en cuanto la autoridad competente descubra *a posteriori* (tras expirar los plazos antes mencionados) que la prueba presentada se ha falsificado y que el régimen no ha finalizado. No obstante, las investigaciones no se iniciarán salvo que sean útiles para confirmar o invalidar las pruebas presentadas anteriormente o para determinar la deuda (aduanera) e identificar al deudor y a la autoridad competente para su recaudación.

El aviso de investigación podrá no enviarse si, antes de la expiración del plazo de dos meses para el inicio de la investigación, el titular del régimen ha podido presentar una prueba «alternativa» satisfactoria de la finalización del régimen (para más información, véase la sección VII.3.2.1).

VII.4.1.4. Aviso de investigación TC20

La autoridad competente del país de partida proseguirá el procedimiento de investigación remitiendo a la autoridad competente del país de destino un aviso de investigación, utilizando para ello un impreso ajustado al modelo TC20 que figura en el anexo VII.8.3.

Dicho aviso se podrá enviar por correo certificado (con acuse de recibo).

En cualquier caso, la autoridad competente del país de partida

conservará una prueba del envío del impreso TC20.

En el TC20 figurará toda la información disponible, incluidos los datos adicionales proporcionados por el titular del régimen, en especial, los relativos al cambio de destinatario de las mercancías. El TC20 irá acompañado de una copia del documento o los documentos utilizados para la inclusión de las mercancías en el régimen (el ejemplar n.º 1 del DUA, la primera copia del DAT, las listas de carga, el manifiesto aéreo o marítimo, etc.).

El TC20 solo se enviará cuando la respuesta del titular del régimen a la solicitud de información no haya bastado para ultimar el régimen de tránsito.

VII.4.1.5. Respuesta del país de destino al aviso de investigación

La autoridad competente del país de destino que reciba el aviso de investigación responderá a la mayor brevedad y de manera adecuada en función de la información de que disponga o que sea capaz de conseguir.

En primer lugar, procederá a buscar en sus propios archivos (registro de los ejemplares n.º 4 y n.º 5 del DUA, una segunda copia del DAT o de los manifiestos conservados, etc.) o en los del destinatario autorizado. En ocasiones, esta investigación podrá conducir al descubrimiento de la prueba original del final del régimen que aún no se ha devuelto o que no se ha archivado correctamente.

En caso de que la investigación resulte infructuosa, la autoridad competente del país de destino se pondrá en contacto con el destinatario (que figura en la declaración de tránsito) o con la persona, probablemente consignada en el TC20 por la autoridad competente del país de partida, que parezca ser el destinatario directo de las mercancías y los documentos, sin que estos se hayan presentado previamente en la aduana de destino.

No obstante, si la información consignada por la autoridad competente del país de partida en el TC20 o en los documentos adjuntos resulta insuficiente para que la autoridad competente del país de destino pueda efectuar la investigación, esta última solicitará información adicional devolviendo el TC20, una vez cumplimentada la casilla II, a la autoridad competente del país de partida, que rellenará la casilla III, adjuntará la información adicional solicitada (en papel) y reenviará el TC20 a la autoridad competente solicitante

del país de destino.

Al seguir los pasos del procedimiento de investigación mencionados, podrán presentarse los casos siguientes:

1. Las mercancías han sido efectivamente presentadas en la aduana de destino o entregadas al destinatario autorizado, pero:

- la prueba de la finalización del régimen no ha sido devuelta en el plazo fijado (por ejemplo, devolución del ejemplar n.º 5 del DUA, una segunda copia del DAT o devolución de la lista mensual en régimen de tránsito aéreo/marítimo en soporte papel).

En este caso, la autoridad competente del país de destino debe devolver sin demora la prueba a la autoridad competente del país de partida que haya enviado el TC20, tras cumplimentar debidamente su casilla IV.

- el destinatario autorizado no ha devuelto a la aduana de destino la prueba de la finalización del régimen pese a ser obligatorio.

En tal caso, una vez encontrada la prueba, la autoridad competente del país de destino deberá devolverla inmediatamente, junto con el TC20 debidamente cumplimentado, a la autoridad competente del país de partida, tras haber verificado que el destinatario autorizado ha suministrado la información solicitada en relación con la fecha de llegada de las mercancías y el estado de los precintos y haber registrado y visado la prueba. La autoridad competente del país de destino tomará las medidas oportunas respecto al destinatario autorizado.

- la prueba de la finalización del régimen ha sido enviada, pero la autoridad competente del país de partida no la ha recibido todavía.

En ese caso, la autoridad competente del país de destino deberá devolver la prueba a la autoridad competente del país de partida, con la casilla IV del TC20 debidamente cumplimentada. Esta prueba podrá ser bien el documento remitido por la autoridad competente del país de partida (ejemplar n.º 1 del DUA, una primera copia del DAT, manifiesto emitido en la aduana de partida, etc.) o bien una copia del documento conservado por la autoridad competente del país de destino (ejemplar n.º 4 del DUA, una segunda copia del DAT, manifiesto presentado en la aduana de destino

o copia conservada de la lista mensual, etc.). Dicha autoridad anotará en el ejemplar la fecha de la llegada de las mercancías y los resultados de los posibles controles y lo certificará.

2. Las mercancías no han sido presentadas en la aduana de destino o no han sido entregadas a un destinatario autorizado:

- se ha producido un cambio en la aduana de destino: en ese caso, la aduana de destino efectiva será la que devuelva la prueba de la finalización del régimen a la autoridad competente del país de partida:
 - si la autoridad competente del país de la aduana de destino declarada ha podido determinar la aduana de destino efectiva, deberá remitir a dicha aduana el TC20, en cuya casilla IV figurarán los datos de la aduana de destino efectiva, y enviará una copia del TC20 a la autoridad competente del país de partida, para información.
 - si la autoridad competente del país de la aduana de destino declarada no ha podido determinar la aduana de destino efectiva, la aduana de destino declarada remitirá el TC20, rellenando la casilla IV, a la última aduana de paso prevista y, si no la hubiera, directamente a la autoridad competente del país de partida.
- no se ha producido ningún cambio en la aduana de destino (o no se tienen noticias de tal cambio):
 - en este caso, si la autoridad competente del país de destino establece que las mercancías se han entregado directamente a un destinatario no autorizado indicado en el TC20 o a cualquier otra persona, dicha autoridad competente devolverá el TC20 y una copia de la declaración de tránsito a la autoridad competente del país de partida. Facilitará toda la información pertinente, en un documento complementario, si fuera necesario, indicando:
 - la identidad del receptor y de todas las personas que puedan estar implicadas;
 - la fecha y las condiciones de entrega directa de las mercancías, su naturaleza y cantidad; y
 - el procedimiento aduanero con arreglo al cual se incluyeron las mercancías, en su caso.
 - si la autoridad competente del país de destino no puede encontrar rastro de las mercancías, el TC20 se remitirá, cumplimentado, a la última aduana de paso prevista en la declaración de tránsito. Si no hubiera una aduana de paso, el TC20 se devolverá directamente a la autoridad competente

del país de partida (igual que en el segundo guion del punto 2).

Cuando la autoridad competente del país de destino envíe el formulario TC20 a la última aduana de paso prevista, enviará asimismo una copia a la autoridad competente del país de partida a fin de suministrarle información sobre el estado del procedimiento de investigación.

VII.4.1.6. Respuesta de la aduana de paso al aviso de investigación

La última aduana de paso prevista a la que se remita el formulario TC20 emprenderá inmediatamente la búsqueda del aviso de paso TC10 correspondiente al envío.

Tras esa búsqueda, se podrán presentar los siguientes casos:

1. El envío ha sido presentado efectivamente en la última aduana de paso prevista y se ha encontrado un aviso de paso.

En ese caso, la aduana de paso devolverá el TC20 junto con una copia del aviso de paso directamente a la autoridad competente del país de partida.

2. No se encuentra ningún aviso de paso en la última aduana de paso prevista (ni ninguna otra prueba del tránsito).

En ese caso, la última aduana de paso prevista incluirá esta información en el TC20 y lo devolverá a la anterior aduana de paso prevista indicada en la declaración de tránsito o, si no hubiera tal aduana, a la autoridad competente del país de partida.

Conforme vayan recibiendo sucesivamente el aviso de investigación, las aduanas de paso procederán de forma similar, de modo que el TC20, debidamente visado, se remita sin demora a la aduana de paso prevista anterior indicada en la declaración de tránsito o, en caso de que no hubiera tal aduana, directamente a la autoridad competente del país de partida, que sacará de la información recibida las conclusiones pertinentes.

Cuando la aduana de paso envíe el TC20 a la anterior aduana de paso prevista, enviará también una copia a la autoridad competente del país de partida, con el fin de mantenerla informada del estado del procedimiento de investigación. La aduana de paso prevista deberá también comunicar a la autoridad competente del país de partida si, tras haber enviado el aviso de investigación a la anterior aduana de

paso prevista, ha recibido el aviso de paso de la aduana de paso efectiva (situación descrita en el punto 1).

VII.4.1.7. Consecuencias del procedimiento de investigación

En función de las respuestas recibidas durante el procedimiento de investigación, incluida cualquier información comunicada por el titular del régimen, la autoridad competente del país de partida determinará si el régimen ha finalizado o no y si puede o no ultimarlos.

De conformidad con las disposiciones relativas a la deuda (aduanera) y su recaudación, la autoridad competente del país de partida determinará:

- si se ha originado o no una deuda (aduanera);
- el responsable o los responsables de dicha deuda, si procede;
- el lugar, supuesto o efectivo, en que se haya originado la deuda (aduanera) y, consiguiente, la autoridad competente para su recaudación, en su caso.

*Artículo 114,
apartado 2, del
apéndice I del
Convenio*

La autoridad competente del país de partida establecerá sus conclusiones a más tardar en el plazo de siete meses después de la expiración del plazo de presentación de las mercancías en destino.

*Artículo 87 del
CAU*

Esto se aplicará también cuando la autoridad no haya recibido ninguna respuesta durante el procedimiento de investigación.

Artículo 77 del AD

Cualquier información adicional recibida u observación efectuada por una autoridad competente en relación con las mercancías podrá incidir en los resultados del procedimiento de investigación. Así ocurrirá, concretamente, si se ha descubierto una irregularidad o un fraude (traslado, sustitución, etc.) con motivo de la operación de tránsito o si se constata que las mercancías se encuentran, total o parcialmente, sin vigilancia aduanera, y también cuando se identifica a las personas responsables de las irregularidades o del fraude. Por ello, toda la información pertinente deberá comunicarse sin demora a la autoridad competente del país de partida, sirviéndose, en su caso, del formulario TC24 para solicitar la transferencia de competencias para la recaudación. En el anexo VIII.8.2 figura un modelo del formulario TC24.

*Artículo 49,
apartado 7, y*

Por otro lado, cuando en el marco de un procedimiento de investigación se consiga ultimar la operación de tránsito, la autoridad

*artículo 117,
apartado 5, del
apéndice I del
Convenio*

*Artículo 310,
apartado 7, del AE*

competente del país de partida lo comunicará inmediatamente al titular del régimen y al fiador que puedan haber participado en dicho procedimiento. Además, la autoridad competente podrá necesitar informar a otras autoridades competentes que intervengan actualmente en el procedimiento de investigación, en particular a la aduana de garantía.

En el anexo VII.8.5 se ofrecen más ejemplos de situaciones que pueden darse durante el procedimiento de investigación.

VII.5. Procedimiento de control *a posteriori*

En este apartado se facilita la siguiente información:

El apartado VII.5.1 aborda los objetivos y métodos de control.

El apartado VII.5.2 trata de los documentos objeto de control.

El apartado VII.5.3 se centra en las consecuencias de los resultados.

VII.5.1. Objetivos y métodos de control *a posteriori*

*Artículo 52 del
apéndice I del
Convenio*

Artículo 292 del AE

La autoridad aduanera competente podrá llevar a cabo controles posteriores al levante en relación con la información facilitada, así como con los documentos, formularios, autorizaciones o datos relativos a la operación de tránsito común/de la Unión, con el fin de comprobar la autenticidad y exactitud de las indicaciones, la información intercambiada y los sellos.

El control *a posteriori* se realizará por medio de un análisis de riesgos o de forma aleatoria. No obstante, el control se efectuará automáticamente en caso de dudas o sospecha de fraude o irregularidad.

La autoridad aduanera competente que reciba una solicitud de control posterior al levante responderá sin demora a dicha solicitud.

Cuando la autoridad aduanera competente de partida solicite a la autoridad aduanera competente del control posterior al levante información relativa a la operación de tránsito común/de la Unión, las condiciones para la ultimación del régimen de tránsito no se considerarán cumplidas hasta que se haya confirmado la autenticidad y exactitud de los datos.

VII.5.2. Documentos objeto de control

VII.5.2.1. Declaraciones de tránsito (procedimiento de continuidad de las actividades)

A fin de detectar y prevenir el fraude, las autoridades competentes de los países de partida, paso y destino verificarán la declaración y los visados siempre que existan errores aparentes o razones para dudar de su validez.

Esta verificación se efectuará utilizando el impreso TC21, cuyo modelo figura en el anexo VII.8.5. Las autoridades competentes deberán devolver el impreso TC21 a las autoridades competentes solicitantes dentro de los dos meses siguientes a la fecha del impreso. En el impreso deben figurar los motivos de la verificación. Además, cada aduana de partida deberá efectuar un control aleatorio de las declaraciones de tránsito que se hayan devuelto, exigiendo la comprobación, como mínimo, de dos de cada mil documentos.

VII.5.2.2. Documento de transporte electrónico como declaración de tránsito

Cuando las mercancías se transporten utilizando un documento de transporte electrónico (DTE) como declaración de tránsito para la utilización del régimen de tránsito común/de la Unión para mercancías transportadas por vía aérea o utilizando un documento de transporte electrónico (DTE) como declaración de tránsito para la utilización del régimen de tránsito de la Unión para mercancías transportadas por vía marítima, las autoridades competentes en el aeropuerto o puerto de destino llevarán a cabo un control aduanero retrospectivo. Dicho control asumirá la forma de auditorías de sistemas en función del nivel de riesgo percibido. En caso necesario, las autoridades competentes del aeropuerto o puerto de destino podrán notificar datos del DTE a las autoridades competentes del aeropuerto o puerto de llegada para su verificación.

Esta verificación se efectuará utilizando el impreso TC21 *BIS*, cuyo modelo figura en el anexo VII.8.6. Cada impreso incluirá información extraída del DTE relativa a un solo avión o buque y a un solo operador autorizado.

Las autoridades competentes del aeropuerto o puerto de destino deberán cumplimentar los apartados 1, 2 y 3 del impreso

TC21 *BIS*. En caso necesario, los extractos del DTE del avión o buque relativos al envío seleccionado para verificación se adjuntarán al impreso.

Los impresos utilizados a efectos de verificación se podrán enviar a la autoridad competente del aeropuerto o puerto de partida a través de las oficinas centralizadoras de las operaciones de tránsito común/de la Unión de los países implicados.

Las autoridades competentes del aeropuerto o puerto de partida deberán confrontar los datos del DTE que se indiquen en el impreso TC21 *BIS* con los registros comerciales del operador autorizado. Los resultados de la verificación se consignarán en los apartados 4 y 5 del impreso. Cualquier discrepancia se anotará en el apartado 4.

VII.5.2.3. Prueba alternativa

En caso de duda o sospecha, la autoridad competente del país de partida solicitará una verificación de la prueba alternativa presentada. Asimismo, solicitará el control *a posteriori* de al menos diez de cada mil documentos.

VII.5.2.4. Documentos T2L

Se recomienda solicitar la verificación del documento T2L cuando se haya remitido *a posteriori* exclusivamente para corregir el efecto de una declaración de tránsito T1.

La solicitud deberá ser automática en los casos en que el T2L se presente después de que se hayan llevado a cabo varias operaciones de tránsito al amparo de declaraciones de tránsito expedidas en varios países.

Por otro lado, dos de cada mil documentos T2L que se presenten en una aduana determinada deberán someterse a una comprobación aleatoria.

VII.5.2.5. Documentos comerciales equivalentes al documento T2L

Se recomienda efectuar un control cuando se sospeche que se han podido cometer abusos o irregularidades por haberse utilizado un documento comercial en lugar de un T2L.

Cabrán estas sospechas cuando el interesado esté fraccionando claramente los envíos con el fin de no exceder el límite máximo de 15 000 euros.

Por otro lado, dos de cada mil documentos comerciales presentados en una determinada aduana como T2L deberán someterse a una comprobación aleatoria.

VII.5.3. Consecuencias del control

A la vista de la información recibida, la autoridad competente que solicite el control tomará las medidas oportunas.

No obstante, cuando se origine una deuda (aduanera) en el curso de una operación de tránsito, la autoridad competente del país de partida será la responsable de iniciar las investigaciones, si fueran necesarias, y de determinar los hechos esenciales de dicha deuda (aduanera), el deudor y la autoridad competente para su recaudación, conforme a las disposiciones en materia de deuda y recaudación (véase la parte VIII).

VII.6. Excepciones (*pro memoria*)

VII.7. Instrucciones nacionales específicas (reservado)

VII.8. Anexos

VII.8.1. Lista de autoridades competentes

Para consultar la versión más reciente de esta lista, haga clic en el siguiente enlace:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

VII.8.2. Modelo de carta de petición de información al titular del régimen

*[Nombre de la autoridad competente
del país de partida]*

*[Lugar y fecha]
[Nombre y dirección
del titular del régimen]*

**Asunto: Tránsito común/de la Unión
Falta de pruebas del final del régimen de tránsito**

Muy señora mía/Muy señor mío:

Es usted el titular del régimen de las siguientes declaraciones de tránsito común/de la Unión:

*[Referencias y fechas de las declaraciones de tránsito]
procedente(s) de la aduana de partida de [nombre de la aduana de partida].*

Por la presente le comunicamos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 49, apartados 2 y 5, y en el anexo II del apéndice I del Convenio, de 20 de mayo de 1987, relativo a un régimen común de tránsito/el artículo 310, apartados 2 y 5, y el anexo 72-04 del Reglamento (UE) 2015/2447 de la Comisión, de 24 de noviembre de 2015, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el código aduanero de la Unión, que no disponemos de prueba alguna de la finalización del régimen de tránsito correspondiente a la declaración o declaraciones mencionadas.

Le pedimos que aporte datos y documentación que demuestren que el régimen ha finalizado. Deberá también indicar todo cambio de aduana de destino o de aduanas de paso. Solicitamos envíe la información requerida en el plazo de veintiocho días a partir de la fecha de la presente carta.

- [En caso de que no facilite información o de que la información presentada no se considere suficiente para efectuar indagaciones en la aduana de destino, se generará una deuda aduanera al cabo de un mes de la expiración del plazo de veintiocho días mencionado.]
- [Tenemos que iniciar el procedimiento de investigación dentro de los dos meses siguientes a la expiración del plazo de presentación de las mercancías en la aduana de destino.]
- Esto es de conformidad con lo dispuesto en el artículo 114, apartado 2, y en el anexo II del apéndice I del Convenio, de 20 de mayo de 1987, relativo a un régimen común de tránsito/el artículo 77 del Reglamento Delegado (UE) 2015/2446 de la Comisión, de 28 de julio de 2015, por el que se completa el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el código aduanero de la Unión, y el anexo 72-04 del Reglamento (UE) 2015/2447 de la

Comisión, de 24 de noviembre de 2015, por el que se establecen normas de desarrollo de determinadas disposiciones del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el código aduanero de la Unión.

La prueba presentada podrá consistir en:

- un documento certificado por las autoridades aduaneras del Estado miembro de destino o de un país de destino de tránsito común en el que se identifiquen las mercancías y se haga constar que dichas mercancías han sido presentadas en la aduana de destino o se han entregado a un destinatario autorizado;
- un documento o registro aduanero, certificado por la autoridad aduanera de un país, en el que se haga constar que las mercancías han salido físicamente el territorio aduanero de una Parte contratante;
- un documento aduanero expedido en un tercer país en el que las mercancías se incluyan en un régimen aduanero;
- un documento expedido en un tercer país, visado o certificado de otro modo por las autoridades aduaneras de dicho país, en el que se haga constar que las mercancías se consideran en libre práctica en ese país.

Cualquier prueba que presente deberá ser conforme a lo dispuesto en el artículo 51 del apéndice I del Convenio, de 20 de mayo de 1987, relativo a un régimen común de tránsito/el artículo 312 del Reglamento (UE) 2015/2447 de la Comisión, de 24 de noviembre de 2015, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el código aduanero de la Unión.

Con arreglo a lo establecido en los artículos 112 y 113 del apéndice I del Convenio, de 20 de mayo de 1987, relativo a un régimen común de tránsito/artículo 79 del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión, en caso de que no sea posible determinar que el régimen relativo a las declaraciones en cuestión ha finalizado, se le considerará responsable de la deuda correspondiente a las mercancías objeto de dichas declaraciones (derechos de importación o exportación y otros gravámenes).

Si no puede probar que el régimen de tránsito de referencia ha finalizado, sírvase aportar toda la información de que disponga, adjuntado pruebas justificativas, sobre el lugar (país) en el que considera que se produjeron los hechos que originaron la deuda, de conformidad con el artículo 114 del apéndice I del Convenio, de 20 de mayo de 1987, relativo a un régimen común de tránsito/artículo 87 del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión.

Le saluda atentamente,

VII.8.3. Modelo de aviso de investigación TC20 y notas explicativas de su utilización

AVISO DE INVESTIGACIÓN TC20

I. A CUMPLIMENTAR POR LA AUTORIDAD COMPETENTE DE LA ADUANA DE PARTIDA		
A. Declaración de tránsito n.º Ejemplar (...) adjunto.	B. Aduana de destino (nombre y país)	
C. Autoridad competente de partida (nombre y dirección)		
D. Aduanas de paso previstas (nombre y país) 1. 2. 3. 4.		
E. Identificación del medio de transporte:		
F. Destinatario (nombre y dirección completa):		
G. Según la información facilitada por el titular del régimen, el envío: ☐ 1. Se presentó en su aduana el ____/____/____ D M A ☐ 2. Se entregó al destinatario el ____/____/____ D M A ☐ 3. Se entregó a el ____/____/____ (nombre y dirección de la persona o empresa) D M A		
H. Se ha presentado en esta aduana un recibo del documento expedido en su aduana el ____/____/____. D M A		
I. El titular del régimen no puede aportar ninguna información sobre el paradero del envío.		
Lugar y fecha:	Firma:	Sello:

II. A CUMPLIMENTAR POR LA AUTORIDAD COMPETENTE DEL PAÍS DE DESTINO: SOLICITUD		
Con el fin de proseguir la investigación, se solicita a la aduana de partida que remita:		
☐ 1. una descripción exacta de las mercancías ☐ 3. una copia del manifiesto, del conocimiento de embarque, o del conocimiento aéreo ☐ 5. los siguientes documentos o detalles (especifíquense): ☐ 2. una copia de la factura ☐ 4. el nombre del responsable de realizar los trámites en la aduana de destino		
Lugar y fecha:	Firma:	Sello:

III. A CUMPLIMENTAR POR LA ADUANA DE PARTIDA: RESPUESTA A LA PETICIÓN

☐ ☐ 1. La información, copias o documentos se adjuntan en anexo.

1 2 3 4 5

☐ ☐ 2. No se dispone de la información, copias o documentos indicados en ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ de su petición.

Lugar y fecha:

Firma:

Sello:

IV. A CUMPLIMENTAR POR LA AUTORIDAD COMPETENTE DEL PAÍS DE DESTINO

- ☐ ☐ 1. La prueba del final del régimen se devolvió el Se adjunta una copia visada
D M A
- ☐ ☐ a) del documento recibido ☐ ☐ b) del documento devuelto
que lo confirma.
- ☐ ☐ 2. Se adjunta a este aviso de investigación la prueba visada del final del régimen.
- ☐ ☐ 3. Tributos percibidos.
- ☐ ☐ 4. La investigación está en curso y la prueba del final del régimen se devolverá cuanto antes.
- ☐ ☐ 5. El envío se ha presentado en esta aduana sin el documento correspondiente.
- ☐ ☐ 6. Los documentos se han presentado en esta aduana sin el envío.
- ☐ ☐ 7. No se han presentado en esta aduana ni el envío ni el documento correspondiente y
- ☐ ☐ a) tampoco ha sido posible obtener información sobre los mismos.
- ☐ ☐ b) el TC20 se ha remitido a la aduana de destino efectiva (nombre y país)
- ☐ ☐ c) el TC20 se ha remitido a la última aduana de paso prevista, indicada en la casilla I-D

Lugar y fecha:

Firma:

Sello:

V. A CUMPLIMENTAR POR LA ÚLTIMA ADUANA DE PASO PREVISTA

- ☐ ☐ 1. Ha llegado a esta aduana un aviso de paso el
D M A
- ☐ ☐ 2. La aduana de paso efectiva(nombre) me envió un aviso de paso
que fue recibido en dicha aduana el
D M A
- ☐ ☐ 3. No ha llegado ningún aviso de paso a esta aduana. El TC20 se ha remitido a la aduana de paso anterior prevista.

Lugar y fecha:

Firma:

Sello:

VI. A CUMPLIMENTAR POR LA ADUANA DE PASO ANTERIOR PREVISTA

- ☐ 1. Ha llegado a esta aduana un aviso de paso el
D M A
- ☐ 2. La aduana de paso efectiva(nombre) me envió un aviso de paso
que fue recibido en dicha aduana el
D M A
- ☐ 3. No ha llegado ningún aviso de paso a esta aduana. El TC20 se ha remitido a la aduana de paso anterior prevista.

Lugar y fecha:

Firma:

Sello:

VII. A CUMPLIMENTAR POR LA ADUANA DE PASO ANTERIOR PREVISTA

☐	☐	1. Ha llegado a esta aduana un aviso de paso el	_ _ _	
			D M A	
☐	☐	2. La aduana de paso efectiva	(nombre) me envió un aviso de paso que fue recibido en dicha aduana el	
			_ _ _	
			D M A	
☐	☐	3. No ha llegado ningún aviso de paso a esta aduana. El TC20 se ha remitido a la aduana de paso anterior prevista.		
Lugar y fecha:		Firma:		Sello:

VIII. A CUMPLIMENTAR POR LA ADUANA DE PASO ANTERIOR PREVISTA				
☐	☐	1. Ha llegado a esta aduana un aviso de paso el	_ _ _	
			D M A	
☐	☐	2. La aduana de paso efectiva	(nombre) me envió un aviso de paso que fue recibido en dicha aduana el	
			_ _ _	
			D M A	
☐	☐	3. No ha llegado ningún aviso de paso a esta aduana. El TC20 se ha remitido a la aduana de paso anterior prevista.		
Lugar y fecha:		Firma:		Sello:

Aviso de investigación TC20: notas explicativas

1. La información y las respuestas se indicarán marcando con una cruz la casilla prevista al efecto.
2. El aviso de investigación se utilizará en todo régimen de tránsito, simplificado o no, en el que sea obligatoria la presentación de una prueba del final del régimen a las autoridades competentes del país de partida.
3. En la casilla I-A, la autoridad competente que realice la petición indicará la referencia de la declaración de tránsito (DUA, DAT o documento de transporte utilizado como declaración) respecto a la cual no dispone de prueba alguna de que el régimen haya finalizado. Se adjuntará una copia de la declaración.
4. En la casilla I-E se indicará el medio de transporte utilizado, tanto si este dato figura en la declaración como si la autoridad competente lo conoce (porque lo haya facilitado el titular del régimen).
5. En la casilla I-F, la autoridad competente que realice la petición indicará el destinatario o los destinatarios, autorizados o no, cuando este dato figure en la declaración o, en caso contrario, el destinatario o los destinatarios que supuestamente hayan recibido las mercancías de acuerdo con la información de que dispone.
6. En la casilla I-G-3 se anotarán los destinatarios efectivos identificados por el titular del régimen.
7. En la casilla II-3, la autoridad competente a la que vaya dirigida la solicitud solicitará que se le envíen los documentos de transporte cuando estos se hayan usado como declaración de tránsito (en este último caso, se indicarán en I-A).
8. En la casilla IV, la autoridad competente a la que vaya dirigida la solicitud informará a la autoridad competente del país de partida del resultado de su investigación, que no será vinculante para esta última.

9. En la casilla IV-1, la autoridad competente a la que vaya dirigida la solicitud marcará la opción a) si devuelve una copia visada y sellada del ejemplar n.º 1, tal y como la recibió de la autoridad competente solicitante. En caso contrario (copia del ejemplar n.º 4, de la segunda copia del DAT o de cualquier otro documento —lista mensual de tránsito aéreo/marítimo en soporte papel, por ejemplo— que sirva de prueba del final del régimen), marcará la opción b).

Si la autoridad a la que vaya dirigida la solicitud remite el TC20, marcará la casilla correspondiente del apartado 7 y consignará más detalles, si procede. Asimismo, informará a la autoridad competente del país de partida mediante copia del anuncio de investigación.

Cada aduana de paso que no encuentre ningún aviso de paso procederá del mismo modo.

10. Se utilizará un TC20 en cada declaración de tránsito.

VII.8.4. Modelo de impreso de envío de información TC20 BIS

TC20 BIS		
TRÁNSITO COMÚN/DE LA UNIÓN		
ENVÍO DE INFORMACIÓN/DOCUMENTOS RELACIONADOS CON LA OPERACIÓN EN EL MARCO DEL NCTS		
1. DECLARACIÓN NRM: Procedimiento de investigación (referencia): Procedimiento de recaudación (referencia):		
2. AUTORIDAD COMPETENTE EN LA PARTIDA Nombre y dirección: <u>Datos de la persona de contacto</u> Nombre: Teléfono: Fax: Correo electrónico:	3. AUTORIDAD COMPETENTE EN EL DESTINO Nombre y dirección: <u>Datos de la persona de contacto</u> Nombre: Teléfono: Fax: Correo electrónico:	
4. DOCUMENTOS ADJUNTOS ☐ 1. ☐ 2. ☐ 3.		
5. ANEXO(S): (número total)		
6. AUTORIDAD COMPETENTE ☐ EN LA PARTIDA ☐ EN EL DESTINO Lugar y fecha: Firma Sello		

VII.8.5. Modelo de solicitud de control *a posteriori* TC21

Solicitud de control TC21

I. AUTORIDAD SOLICITANTE
DESTINATARIA

(nombre y dirección completa)

II. AUTORIDAD

COMPETENTE

(nombre y dirección completa)

III. SOLICITUD DE CONTROL Por muestreo Por el motivo indicado en C o D.
Se solicita la verificación de

A. la autenticidad del sello y de la firma que figuran:

- ☐ ☐ 1. En la casilla «Control por la aduana de destino» (casilla I) del ejemplar de reenvío DUA o DAT adjunto.
- ☐ ☐ 2. En la casilla F o G del ejemplar DUA o DAT. adjunto.
- ☐ ☐ 3. En la casilla «Aduana de partida» (casilla C) del ejemplar n.º 4 del DUA o la segunda copia. adjunto.
- ☐ ☐ 4. En la casilla «Control por la aduana de partida» (casilla D) del ejemplar n.º 4 del DUA o la segunda copia del DAT..... adjunto.
- ☐ ☐ 5. En la casilla «Bultos y descripción de las mercancías» (casilla n.º 31) del ejemplar n.º 4 del DUA o la segunda copia del DAT..... adjunto.
- ☐ ☐ 6. En la factura n.º de/el documento de transporte n.º de (adjunto)

B. La exactitud de la mención indicada

- ☐ 1. En la casilla o casillas... (1)
- ☐ ☐ 2. En el documento comercial n.º.....de..... (adjunto)

C. La autenticidad y la exactitud de la prueba alternativa adjunta.

D. El control se solicita por lo siguiente:

☐ ☐ 1. Falta el sello ☐	☐ ☐ 2. Falta la firma
☐ ☐ 3 El sello es ilegible totalmente	☐ ☐ 4. La casilla no se ha cumplimentado
☐ ☐ 5 Hay tachaduras que no se han enmiendas	☐ ☐ 6. El impreso presenta tachaduras o rubricado ni autenticado
☐ ☐ 7 El sello no es reconocible utilización o	☐ ☐ 8 Falta la fecha relativa a la
☐ ☐ 9. Otros motivos (especifíquense)	al destino

Localidad....., Fecha.....

Firma..... (Sello)

(1) Indíquese el número de las casillas correspondientes al control solicitado __

IV. RESULTADO DEL CONTROL

- ☐ ☐ A. El sello y la firma son auténticos
- ☐ ☐ B. El impreso no se ha presentado a las autoridades competentes y:
- ☐ 1. El sello parece haber sido imitado o falsificado.
- ☐ 2. El sello parece haber sido estampado de manera irregular.
- ☐ 3. La firma no corresponde a un funcionario responsable de las autoridades competentes
- ☐ ☐ C. Las menciones son exactas
- ☐ ☐ D. Las menciones no son exactas: debería poner lo siguiente:
- ☐ ☐ E. Observaciones:
- | | |
|---|---|
| ☐ 1. El sello se ha estampado de forma legible | ☐ ☐ 2. Se ha incluido la firma |
| ☐ 3. Se ha cumplimentado la casilla | ☐ ☐ 4.Las tachaduras se han rubricado y |

autenticado

☐ 5. Las tachaduras y enmiendas se deben a lo siguiente: ☐ ☐ 6. El sello es auténtico y se puede aceptar.

☐ 7. Se ha incluido la fecha

☐ 8. La prueba alternativa cumple los requisitos y se puede aceptar

☐ 9. Otros motivos (especifíquense)

Localidad....., Fecha.....

Firma.....(sello)___

- Notas:
1. Se deberá presentar una solicitud para cada impreso que deba verificarse
 2. La información y las respuestas se indicarán marcando con una cruz la casilla prevista al efecto
 3. La autoridad competente destinataria deberá tramitarla de forma prioritaria.

VII.8.6. Modelo de solicitud de control *a posteriori* TC21 BIS

SOLICITUD DE CONTROL TC21 BIS

1. Autoridad que realiza la solicitud (Nombre y dirección completa)	2. Autoridad competente destinataria (Nombre y dirección completa)					
3. SOLICITUD DE CONTROL DE LA SITUACIÓN DE LOS SIGUIENTES ENVÍOS, DE LOS QUE SE ANOTAN A CONTINUACIÓN/ADJUNTAN* EXTRACTOS DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE ELECTRÓNICO* AÉREO/MARÍTIMO:						
Nombre y dirección del titular de la autorización	Avión/Buque* y fecha de partida:					
	Aeropuerto/Puerto* de partida:					
Partida	Número del documento de transporte electrónico aéreo/marítimo o como declaración de tránsito	Contenedor n.º (o marcas y números)	Descripción de la carga	Número de bultos	Masa en kg o volumen	Estatuto declarado (T1, T2, TF, TD, C, F, X)
(1)						
(2)						
(3)						
(4)						
(5)						
4. RESULTADO DEL CONTROL El control de todos los envíos ha sido satisfactorio, a excepción de las siguientes partidas: (Se adjuntan justificantes)						

5. AUTORIDAD QUE HA EFECTUADO EL CONTROL:

Nombre:

Firma:

Fecha:

Sello:

*Táchese lo que no proceda.

Esta solicitud deberá ser utilizada para una única empresa, un único avión o un único buque.

Una vez cumplimentada la solicitud, remítase a la aduana indicada en la casilla 1.

VII.8.7. Ejemplos de situaciones en el procedimiento de investigación

Si al final del procedimiento de investigación la operación de tránsito sigue sin ultimarse, puede que la autoridad competente del país de partida encuentre útiles los siguientes ejemplos de casos sobre la forma de determinar la autoridad competente para recaudar la deuda:

a) Operación de tránsito en la que no interviene ninguna aduana de paso (operación puramente interna en una Parte contratante del Convenio).

Una situación como esta solo podrá producirse en una operación de tránsito de la Unión dentro de su territorio o en una operación de tránsito limitada al territorio de una de las otras Partes contratantes (operación que no conlleva tránsito común).

Ejemplo:

[Dinamarca – Alemania – Francia – España]

La autoridad competente del país de destino (es decir, la autoridad de la misma Parte contratante o del mismo país) no podrá aportar ninguna prueba de la presentación de las mercancías en el destino.

El envío ha «desaparecido» en algún lugar de la Parte contratante/del país.

b) Operación de tránsito en la que intervienen aduanas de paso de una misma Parte contratante a la salida y a la entrada (atravesando uno o varios terceros países, a excepción de los países de tránsito común).

En la práctica, solo la UE podrá verse implicada en una operación de este tipo.

Ejemplo:

[Polonia – *Ucrania* – Rumanía]

La autoridad competente del país de destino no puede aportar prueba alguna de la presentación de las mercancías en el destino y:

I. Se ha enviado el mensaje IE118 desde la aduana en la entrada (reintroducción) a la Parte contratante en cuestión (Rumanía):

el envío se ha reintroducido en la Parte contratante y después ha «desaparecido».

II. Se ha enviado el mensaje IE118 desde la aduana en la salida de la Parte contratante en cuestión (Polonia) y no desde la aduana en la entrada (reintroducción) a esta misma Parte contratante (Rumanía):

el envío ha «desaparecido» entre las dos aduanas de paso, en el tercer país (Ucrania).

III. No se ha remitido ningún mensaje IE118, ni en la salida desde la Parte contratante (Polonia) ni en la entrada (reintroducción) a la misma Parte contratante (Rumanía):

el envío no ha abandonado la Parte contratante en cuestión y ha «desaparecido» entre la aduana de salida y la primera aduana de paso tras la salida.

c) Operación de tránsito en la que intervienen únicamente aduanas de paso (a la entrada) en las fronteras entre las Partes contratantes.

Ejemplo:

[Polonia – Chequia – Alemania – Suiza – Francia]

I. El mensaje IE118 no se envió desde la última aduana de paso (en la entrada a Francia), sino desde la anterior aduana de paso (en la entrada a Suiza):

el envío ha llegado a Suiza, pero ha «desaparecido» entre la aduana de paso de la entrada a Suiza y la aduana de paso en la entrada a Francia;

II. No se enviaron los mensajes IE118:

el envío no ha abandonado la Parte contratante de partida y ha «desaparecido».

d) Operación de tránsito en la que intervienen aduanas de paso entre las Partes contratantes y terceros países.

Ejemplo:

[Grecia, Bulgaria, Rumanía – *Ucrania* – Eslovaquia – Polonia]

Esta situación se especifica en el caso b). Las situaciones y soluciones serán, pues, similares, con las modificaciones necesarias (*mutatis mutandis*).

PARTE VIII. DEUDA Y RECAUDACIÓN DE LA DEUDA

VIII.1. Alcance de las disposiciones

<i>Título IV del apéndice I del Convenio</i>	El presente capítulo trata del alcance de las disposiciones sobre la deuda y su recaudación en el régimen de tránsito común y de la Unión.
<i>Artículos 79, 84 y 87 del CAU</i>	La finalidad de esta parte VIII es fijar una versión armonizada de las situaciones que den origen a la deuda en el ámbito estricto de operaciones de tránsito común o de la Unión, identificar a los deudores y determinar inequívocamente los países competentes para el cobro de una deuda a los deudores y fiadores. No obstante, las disposiciones se circunscriben a estos aspectos y dejan a las distintas Partes contratantes del Convenio la competencia del cobro efectivo de conformidad con la legislación nacional en la materia, excepto los plazos para iniciar la recaudación. A efectos de la UE, las normas armonizadas relativas a la deuda aduanera están contempladas en el código aduanero de la Unión.
<i>Artículo 77 y artículo 85, apartado 1, del AD, y artículos 165 y 311 del AE</i>	

VIII.1.1. Definiciones

Deuda <i>Artículo 3, apartado 1, del apéndice I del Convenio</i>	A efectos del Convenio relativo a un régimen común de tránsito, se entenderá por «deuda» la obligación de una persona de pagar el importe de los derechos de importación o exportación y demás gravámenes relativos a las mercancías incluidas en el régimen común de tránsito.
Deuda aduanera <i>Artículo 5, apartado 18, del CAU</i>	A efectos de la UE, «deuda aduanera» se define como la obligación de una persona de pagar el importe de los derechos de importación o de exportación establecidos en el artículo 56 del CAU. Habida cuenta de que las normas de tránsito de la Unión también tienen el efecto de suspender «otros derechos» (otros gravámenes), el CAU amplía el alcance de determinadas disposiciones del CAU para incluir «otros gravámenes» a los efectos de garantías, deuda aduanera y recaudación (por ejemplo, artículo 89, apartado 2, del CAU). A efectos del presente documento, la palabra «deuda» incluye las dos definiciones anteriores.
Recaudación	El término genérico «recaudación», usado aquí en el contexto del tránsito común o de la Unión, debe entenderse como el conjunto de

medidas necesarias para el cobro de todos los importes adeudados.

VIII.1.2. Distinción entre disposiciones financieras y disposiciones penales

*Artículo 112 del
apéndice I del
Convenio*

Con respecto a una operación de tránsito, la «deuda» en suspenso mientras las mercancías estaban al amparo del régimen se habrá de cobrar cuando el régimen de tránsito no haya sido ultimado según lo dispuesto, después de haberse establecido que una «deuda» ha sido contraída por sustracción o incumplimiento de una condición de la inclusión de las mercancías en el régimen o la utilización del régimen.

*Artículo 79 del
CAU*

Esas situaciones que dan origen a una deuda se asemejan a menudo a «infracciones» o «irregularidades», que no darán lugar al cobro de un importe objetivamente adeudado, sino a la imposición de una sanción administrativa o penal. La parte VIII del Manual de Tránsito cubre solamente las situaciones objetivas en que se origina una deuda, sin incluir el aspecto punitivo, que seguirá siendo competencia de cada Estado miembro o país de tránsito común.

VIII.2. Existencia/ausencia de una deuda, casos de incumplimiento e identificación de los deudores y los fiadores

El presente capítulo trata de:

- la existencia y la ausencia de una deuda;
- los casos de incumplimiento del régimen;
- otros casos de incumplimiento del régimen; y
- la identificación de los deudores y los fiadores.

VIII.2.1. Existencia/ausencia de una deuda

VIII.2.1.1. ¿Cuándo se origina la deuda?

VIII.2.1.1.1. Sustracción de las mercancías al régimen de tránsito

*Artículo 112,
apartado 1, letra
a), del apéndice I
del Convenio*

Dará origen a una deuda el incumplimiento de la obligación relativa a la sustracción de la vigilancia aduanera o, de acuerdo con el Convenio, «al régimen de tránsito común». En caso de sustracción de las mercancías incumpliendo las obligaciones, se originará una deuda en el momento en que las mercancías se sustraigan al régimen.

*Artículo 79,
apartado 1, letra
a), y apartado 2,
letra a), del CAU*

*Artículo 112,
apartado 3, letra
a), y artículo 114
del apéndice I del
Convenio*

*Artículo 79 del
CAU*

Excepto en el caso de que las mercancías sean objeto de robo flagrante del medio de transporte en que se trasladan, el momento preciso es a menudo tan difícil de determinar como el lugar donde ocurre la sustracción, ya que naturalmente los dos van unidos. Sin embargo, el momento de la sustracción tiene una importancia relativa, puesto que las mercancías permanecen normalmente incluidas en el régimen durante un período relativamente corto y es poco probable, por lo tanto, que los factores que se tienen en cuenta en el cálculo cambien radicalmente en ese período. En los casos en que sea imposible determinar el lugar y momento exactos, el lugar será el país responsable de la última aduana de paso que notifique el paso de la frontera a la aduana de partida o, en su ausencia, el país responsable de la aduana de partida; la fecha será el primer día hábil tras el vencimiento del plazo para la presentación de las mercancías en la aduana de destino.

La presentación del mensaje «Aviso de paso de frontera» (IE118) en la última aduana de tránsito facilita la tarea de determinar al menos el país donde se ha producido la sustracción.

VIII.2.1.1.2. Incumplimiento de las condiciones

*Artículo 122,
apartado 1, del
apéndice I del
Convenio
Artículo 79, apartado
1, del CAU*

Originará el nacimiento de una deuda el incumplimiento de una de las condiciones a las que se supedita la inclusión de las mercancías en el régimen de tránsito o para la utilización de dicho régimen.

VIII.2.2. Casos de incumplimiento del régimen

VIII.2.2.1. Situaciones de sustracción

En principio, todas las situaciones en que las aduanas ya no puedan garantizar que se observen las normas aduaneras o, en su caso, otras disposiciones aplicables a las mercancías podrán incluirse en la noción de «sustracción» (véase la sección VIII.2.1.1.1).

Las situaciones que dan origen a la sustracción de las mercancías al régimen de tránsito o a la vigilancia aduanera serán, en particular:

1. La no presentación de las mercancías en la aduana de destino o a un destinatario autorizado, en particular, las situaciones en que:

- todas las mercancías o una parte de ellas hayan sido robadas o

- desaparezcan durante el transporte [«falta de mercancías» ⁽⁷⁹⁾];
- se haya falsificado la prueba de la presentación de las mercancías en la aduana de destino;
 - el transportista entregue directamente las mercancías a un destinatario que no sea el destinatario autorizado;
 - otras mercancías hayan sido sustituidas por todas las mercancías declaradas o una parte de ellas.

2. La sustitución de una operación de tránsito/estatuto aduanero de las mercancías (por ejemplo, la declaración de tránsito común/de la Unión T1 se sustituye por una declaración de tránsito común/de la Unión T2 o por un estatuto aduanero de mercancías de la Unión probado por un documento T2L o T2LF, o equivalente, como las letras «C» o «F» en un documento aéreo o marítimo).

VIII.2.2.2. Situaciones que no representan sustracciones

Determinadas situaciones no representan sustracción. Constituirá un ejemplo de tales situaciones la rotura de precintos aunque el envío se presente correctamente en la aduana de destino. Otro ejemplo, en esta ocasión aplicable al régimen de tránsito de la Unión, es que un error relativo al estatuto aduanero de las mercancías no pertenecientes a la Unión enumeradas en un documento de transporte electrónico como declaración de tránsito para el uso del régimen de tránsito de la Unión para el transporte de mercancías por vía aérea (cuando se utiliza la indicación «C» en lugar de «T1») no se considera una sustracción a condición de que la compañía aérea regularice el estatuto aduanero de las mercancías realizando el despacho de aduana a la llegada a su destino.

Sin embargo, el hecho de que no se hayan sustraído las mercancías no significará necesariamente que no haya habido una inobservancia de otras obligaciones del régimen de tránsito ni que no se haya originado ninguna deuda (véase la sección VIII.2.3).

VIII.2.2.3. Situaciones en las que no se cumplen una o varias condiciones a las que se supedita la inclusión de las mercancías en el régimen

Artículo 112. Este tipo de situación puede ocurrir durante la inclusión de las

⁽⁷⁹⁾ En la Unión, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 124 del CAU y el artículo 103 del AD, la deuda se considerará extinguida cuando las mercancías no pertenecientes a la Unión incluidas en un régimen de tránsito hayan sido robadas, siempre que dichas mercancías se recuperen en un breve espacio de tiempo y se repongan en su situación aduanera inicial en el estado en que se hallasen en el momento del robo.

- apartado 1, del apéndice I del Convenio* mercancías en el régimen de tránsito o antes de esta, cuando los hechos que habrían impedido la concesión de la autorización no se descubren hasta después de la autorización de salida para el régimen de tránsito.
- Artículo 79, apartado 1, del CAU* Posibles ejemplos de esta inobservancia son los casos de inclusión de mercancías en el régimen:
- sin una garantía válida para el régimen de tránsito (porque se ha revocado o anulado o porque ha expirado su plazo de validez) o sin validez para el territorio afectado (porque la operación ha transitado por un Estado miembro o Parte contratante no cubierto por la garantía), o porque se ha sobrepasado el importe de referencia de la garantía global o de la dispensa de garantía;
 - por un expedidor autorizado, pero, contrariamente a las normas o a los requisitos de la autorización:
 - ✓ la carga no se ha precintado;
 - ✓ no se ha fijado el plazo de presentación del envío en el destino;
 - por parte del titular de una autorización a utilizar una simplificación que se ha otorgado sobre la base de información incorrecta o incompleta;
 - tras la anulación, revocación o suspensión de la autorización para utilizar una simplificación;
 - en que se constata posteriormente que no se cumple una de las condiciones establecidas para la utilización de una simplificación (ejemplo: no haber comunicado el cambio de propietario durante el proceso de autorización).

VIII.2.2.4. Deuda contraída en relación con el régimen de tránsito

Las disposiciones aplicables al régimen de tránsito común o de la Unión no abarcarán los hechos que generen la deuda y la recaudación que no se produzcan en el marco del régimen de tránsito, incluso aunque parezca que «están relacionados con» una operación de tránsito. Este tipo de deuda se originará, por ejemplo:

- tras una declaración en aduana en virtud de la cual una deuda sea pagadera cuando se importen las mercancías o cuando se termine un régimen de tránsito (por ejemplo, despacho a libre práctica); o
- como consecuencia de la introducción ilegal (p. ej., contrabando) de mercancías a las que se aplican derechos de importación al país:
 - a) sin una declaración de tránsito («incumplimiento de la obligación de declarar»); o
 - b) al amparo de una declaración de tránsito que incluya una cantidad

de mercancías superior a la declarada y sin haber sido incluidas en el procedimiento de tránsito.

La situación descrita en la letra b) no tendrá en principio ningún efecto en la ultimación del régimen de tránsito en cuestión.

Sin embargo, cuando se dé alguna de estas situaciones «relacionadas con el tránsito» y, debido a ello, se origine una deuda aduanera, las autoridades que hayan descubierto la situación deberán notificar a las autoridades competentes del país de partida todas las medidas que tomen. Con ello se trata de que la autoridad competente del país de partida pueda detectar posibles irregularidades en lo que se refiere a las mercancías que debían incluirse en el régimen de tránsito.

VIII.2.3. Extinción de la deuda

*Artículo 112,
apartado 2, del
apéndice I del
Convenio*

*Artículo 124,
apartado 1, letras g)
y h), del CAU*

*Artículo 103, letra c),
del AD*

La extinción de la deuda se produce cuando:

- la sustracción de las mercancías al régimen de tránsito o el incumplimiento de las condiciones establecidas para la inclusión de las mercancías en el régimen de tránsito o para la utilización de dicho régimen se derive de la destrucción total o la pérdida irremediable de dichas mercancías (es decir, han quedado inutilizables) por una causa que dependa de su propia naturaleza (p. ej., evaporación normal), como consecuencia de caso fortuito o de fuerza mayor o por instrucción de las autoridades competentes;
- el incumplimiento que llevó al nacimiento de la deuda no tenga efectos significativos para el adecuado funcionamiento del régimen de tránsito y no constituya tentativa de fraude. Según esta disposición, corresponderá a las Partes contratantes determinar las situaciones en las que esto puede aplicarse y, por consiguiente, limitar su alcance. «Fraude» se refiere a la comisión de un acto que dé lugar a procedimientos judiciales penales o al intento de cometer un acto de dichas características;
- se realicen *a posteriori* todos los trámites necesarios para regularizar la situación de las mercancías.

La forma de llevar a cabo esta «regularización» dependerá de la obligación o de la condición de que se trate. El artículo 103, letra c), del AD precisa que uno de los casos de dicho incumplimiento es cuando se haya restablecido posteriormente la vigilancia aduanera para mercancías que no formen parte formalmente de una declaración de tránsito, pero que anteriormente estuvieran en depósito temporal o hubieran sido incluidas en un régimen especial junto con mercancías formalmente incluidas en dicho régimen de

tránsito ⁽⁸⁰⁾.

VIII.2.4. Identificación de los deudores y fiadores

VIII.2.4.1. ¿Quién es el deudor?

Artículo 113 del apéndice I del Convenio De conformidad con el artículo 113, apartado 2, del apéndice I del Convenio (artículo 79, apartados 3 y 4, del CAU):

Artículo 79, apartados 3 y 4, del CAU

- En caso de incumplimiento de una de las obligaciones relativas a la sustracción de las mercancías a la vigilancia aduanera, el deudor será la persona responsable de cumplirlas.

Dicha persona deberá ser el titular del régimen con arreglo al artículo 8, apartado 1, del apéndice I del Convenio (artículo 233 del CAU), que será incondicional y enteramente responsable de la deuda. En la identificación del titular del régimen como deudor no se tiene en cuenta ningún elemento de acción intencional. No obstante, de manera conjunta, el deudor también podrá ser el transportista o el destinatario de las mercancías [artículo 8, apartado 2, del apéndice I del Convenio (artículo 233, apartado 3, del CAU)]. En cualquier caso, la identificación del deudor dependerá de la obligación específica incumplida y de la redacción de la disposición que creó la obligación.

Además, cualquier persona que haya participado en la sustracción (cómplice) o adquirido o tenido en su poder la mercancía de que se trate (receptor o tenedor) se convertirá en deudor siempre que sepa o debiera razonablemente saber que las mercancías habían sido sustraídas a la vigilancia aduanera. En ese caso, el elemento de acción intencional determinará si la persona en cuestión se puede considerar deudora.

- En caso de incumplimiento de una de las obligaciones a las que se supedita la inclusión de las mercancías en el régimen, el deudor será la persona responsable de cumplir las condiciones que implica la inclusión.

En ese caso, el deudor será el titular del régimen, único responsable del cumplimiento de las condiciones de inclusión de las mercancías en el régimen de tránsito, también en el ámbito de los procedimientos simplificados. No obstante, si la inclusión de las mercancías en el régimen implica la responsabilidad de un tercero

⁽⁸⁰⁾ Exclusivamente en el régimen de tránsito de la Unión.

en la observancia de las condiciones, este se considerará también deudor junto con el titular del régimen.

VIII.2.4.2. Acciones contra los deudores

*Artículo 116,
apartado 1, del
apéndice I del
Convenio*

Las autoridades competentes deberán proceder al cobro tan pronto como se hallen en condiciones de determinar el importe de la deuda y de identificar al deudor (o deudores).

*Artículo 101 del
CAU*

VIII.2.4.3. Responsabilidad conjunta y solidaria de los distintos deudores

*Artículo 113,
apartado 4, del
apéndice I del
Convenio*

Cuando se identifiquen varios deudores para una misma deuda, se los considerará responsables con carácter conjunto y solidario del pago del importe de dicha deuda. Eso significa que la autoridad competente para la recaudación podrá dirigirse a uno u otro deudor para que abone el importe de la deuda y que el pago de la totalidad o de parte de este importe por parte de uno de los deudores extingue la deuda, o la parte abonada, para todos los deudores. En cuanto a los pormenores, serán aplicables las normas de la Parte contratante de que se trate ⁽⁸¹⁾.

*Artículo 84 del
CAU*

*Artículo 108,
apartado 3, del
CAU*

Estados miembros:

Artículo 91 del AD

La obligación de pagar los derechos será suspendida por las autoridades aduaneras en el caso de que se haya determinado, al menos, otro deudor y este haya recibido también la comunicación del importe de la deuda. La suspensión se limitará a un año y estará supeditada a la constitución, por parte de un fiador, de una garantía válida que cubra el importe de todos los derechos en cuestión (bloquear el importe de referencia para la operación de tránsito de que se trate no se considerará una garantía válida). Cuando la persona se haya convertido en deudora sobre la base del artículo 79, apartado 3, letra a), del CAU, la suspensión no se aplicará en caso de que esa persona se considere un deudor de conformidad con el artículo 79, apartado 3, letras b) o c), del CAU o se le atribuya

⁽⁸¹⁾ Por lo que respecta a la UE, el artículo 108, apartado 3, letra c), del CAU y el artículo 91 del AD definen los casos y las condiciones en las que la obligación del deudor de pagar derechos se suspenderá cuando se haya contraído una deuda aduanera con arreglo al artículo 79 del CAU y no haya más de un deudor. Corresponderá a las otras Partes contratantes la decisión de adoptar disposiciones similares respecto de la deuda originada en su propio territorio.

fraude o negligencia manifiesta.

VIII.2.4.4. Notificación al deudor

*Artículo 116,
apartados 2 y 3,
del apéndice I del
Convenio*

El importe de la deuda se comunica al deudor, que tiene que pagarla según las modalidades y en los plazos vigentes de la Parte contratante de que se trate.

*Artículos 102 y 108
a 112 del CAU*

Por regla general, esta notificación no se producirá hasta que todo esté listo para iniciar el procedimiento de recaudación ⁽⁸²⁾.

VIII.2.4.5. Acciones contra el fiador

VIII.2.4.5.1. Responsabilidad del fiador y liberación

*Artículo 117,
apartado 1, del
apéndice I del
Convenio*

La responsabilidad conjunta y solidaria del fiador respecto a toda deuda contraída por su cliente, el titular del régimen, persistirá mientras exista la posibilidad de que dicha deuda sea exigible, siempre que:

*Artículo 98,
apartado 1, del
CAU*

- el titular del régimen sea ciertamente el deudor de la deuda originada en el marco de una operación de tránsito cubierta por una garantía proporcionada por el fiador;
- la deuda no se haya extinguido, en particular mediante su pago, o pueda todavía originarse;
- el importe de deuda que debe pagarse no exceda del importe máximo garantizado por el fiador ⁽⁸³⁾;
- el fiador no se haya liberado de sus compromisos por falta de notificación por parte de la autoridad competente en los plazos previstos.

*Artículo 117,
apartado 3, del
apéndice I del
Convenio*

Así pues, el fiador no podrá quedar liberado de sus obligaciones mientras se le pueda exigir el cumplimiento de sus compromisos de acuerdo con lo que precede.

*Artículo 98 del
CAU*

⁽⁸²⁾ Será cuando las autoridades aduaneras «se hallen en posición de determinar el importe de los derechos de importación o de exportación exigibles y tomar una decisión» (artículo 102, apartado 3, del CAU).

⁽⁸³⁾ El fiador será responsable conjunta y solidariamente del pago de la cantidad máxima, que podrá ser el 100 %/50 %/30 % del importe de referencia. Para más información, véase la parte III — Garantías.

VIII.2.4.5.2. Responsabilidad limitada del fiador

*Apartado 2 del
documento de
fianza
Anexo C4
del apéndice II del
Convenio*

*Anexo 32-03 del
AD*

En caso de garantía global, si se producen solicitudes de pago sucesivas, el fiador podrá limitar su responsabilidad al importe máximo que haya precisado. No obstante, este límite solo se aplicará a las operaciones de tránsito que comiencen en los treinta días que sigan a la recepción de la solicitud de pago anterior. Ello obedece a la necesidad de mantener los riesgos financieros asumidos por el fiador dentro de límites aceptables. No obstante, de ello se deriva que la cobertura de una garantía podrá ser insuficiente para las operaciones que comiencen en el mes que siga a una solicitud de pago.

Ejemplo:

El documento de fianza fija un importe máximo de 50 000 euros. El 15 de enero, el fiador recibe una primera solicitud de pago por valor de 40 000 euros y paga dicho importe.

El fiador puede limitar su responsabilidad al saldo de 10 000 euros para cualquier operación de tránsito iniciada antes del 14 de febrero. No tiene importancia el hecho de que esta operación haya comenzado antes o después del 15 de enero ni la fecha en la que recibe la solicitud de pago.

*Artículo 2 del
apéndice I del
Convenio*

*Artículo 151 del
AE*

Artículo 82 del AD

No obstante, el fiador vuelve a estar obligado a pagar el importe solicitado hasta un máximo de 50 000 euros si recibe una segunda solicitud de pago para una operación de tránsito iniciada el 14 de febrero o en fecha posterior. Sin embargo, el fiador puede rescindir en cualquier momento su compromiso de garantía y la rescisión se hará efectiva el decimosexto día siguiente al de su notificación a la aduana de garantía.

VIII.2.4.5.3. Notificación al fiador

Cuando no se haya ultimado el régimen, el fiador será informado de la no ultimación:

*Artículo 117,
apartado 2, del
apéndice I del*

- por las autoridades competentes del país de partida, mediante el mensaje «Notificación del fiador» (IE023) o una notificación equivalente, en el plazo de nueve meses a partir de la fecha en la que

<i>Convenio</i>	las mercancías hubiesen debido presentarse en la aduana de destino; y, posteriormente,
<i>Artículo 85, apartado 1, del AD</i>	• por las autoridades competentes responsables de la recaudación, en el plazo de tres años a partir de la fecha de admisión de la declaración de tránsito, que le podrán exigir el pago de los importes garantizados con respecto a la operación de tránsito común o de la Unión de que se trate.
<i>Artículo 117, apartado 3, del apéndice I del Convenio</i>	La primera notificación ⁽⁸⁴⁾ deberá indicar el número y la fecha de admisión de la declaración de tránsito, el nombre de la aduana de partida y del titular del régimen y el texto de la notificación. Si, en vez de la notificación IE023, se utiliza una notificación equivalente, se recomienda utilizar la misma estructura.
<i>Artículo 85, apartado 2, del AD</i>	La segunda notificación deberá precisar el número y la fecha de admisión de la declaración de tránsito, el nombre de la aduana de partida, el nombre del titular del régimen y el importe de las cantidades de que se trate.
<i>Artículo 10, apartado 1, del apéndice I del Convenio</i>	Para facilitar la actuación frente al fiador, será necesario que este esté establecido en la Parte contratante donde se haya constituido la garantía para una determinada operación de tránsito común y que fije domicilio o designe un representante en cada una de las otras Partes contratantes que participen en dicha operación.
<i>Artículo 82, apartado 1, del AD</i>	Cuando una de esas Partes contratantes sea la Unión, el fiador deberá fijar domicilio o designar un representante en cada uno de sus Estados miembros. Dado que la autoridad competente para la recaudación no será siempre la del país donde se constituyó la garantía, esta no dispondrá necesariamente de los datos (nombre y dirección) relativos al fiador o su mandatario en el país en cuestión. En estos casos se habrá de utilizar el mensaje «Investigación sobre garantías» (IE034) y la respuesta se habrá de dar con el mensaje «Respuesta a la investigación sobre garantías» (IE037) ⁽⁸⁵⁾. Cuando el mensaje «Solicitud de recaudación» (IE150) haya sido enviado por la aduana de partida, podrá incluir la información sobre el fiador y su domicilio en el país de la autoridad responsable de la recaudación.
<i>Artículo 117, apartado 4, del</i>	Nota:

⁽⁸⁴⁾ Esta información está incluida en el mensaje «Notificación del fiador» (IE023).

⁽⁸⁵⁾ En el procedimiento de continuidad de las actividades se habrá de utilizar, en esos casos, el documento de solicitud de direcciones TC30 (véase el modelo recogido en el anexo 8.3).

*apéndice I del
Convenio*

*Artículo 85,
apartado 3, del AD*

El fiador quedará eximido de sus obligaciones en el caso de que alguna de las notificaciones no haya sido efectuada en el plazo previsto.

ADUANA

Cuando el fiador no responda a través de su «domicilio», la autoridad competente para el cobro deberá ponerse en contacto con la aduana de garantía para asegurar el pago de la deuda.

VIII.2.4.6. Cálculo del importe de la deuda

Este cálculo dependerá:

- de la naturaleza de los derechos y demás gravámenes constitutivos de la deuda, que a su vez dependerán del régimen de tránsito en cuestión; y
 - de cualquier otro elemento impositivo que deba tenerse en cuenta.
- Los derechos o demás gravámenes diferirán según el régimen de tránsito utilizado y las condiciones que originen la deuda (el lugar donde se ha originado la deuda). Podrán presentarse las situaciones siguientes (excluidos los regímenes preferenciales de importación):

Tránsito común

Situación 1:

Operación de tránsito común referente a mercancías en libre práctica en una Parte contratante ⁽⁸⁶⁾

Ejemplo 1A:

Procedimiento T2 y entrega dentro del territorio de la Unión [Unión – Suiza – Unión] ⁽⁸⁷⁾ (artículo 2, apartado 3, del Convenio)

- si los hechos que originan una deuda han ocurrido en la Unión: no se adeudan derechos (por ser mercancías de la Unión); pueden adeudarse otros gravámenes dependiendo de las normas fiscales nacionales aplicables a las mercancías;

⁽⁸⁶⁾ Las mercancías se considerarán despachadas a libre práctica en la Parte contratante que inicie una operación de tránsito común y, cuando lleguen a otra Parte contratante, se considerarán mercancías T2 (es decir, mercancías de la Unión que circulan al amparo del régimen de tránsito común T2).

⁽⁸⁷⁾ Se trata también de un régimen de tránsito interno de la Unión T2, según lo dispuesto en el artículo 227, apartado 2, letra a), del CAU y en el artículo 293 del AE.

- si la deuda se origina en Suiza: la deuda se cobra en Suiza (derechos y demás gravámenes).

Ejemplo 1B:

Procedimiento T2 y exportación [Unión – Noruega]

- si los hechos que originan una deuda han ocurrido en la Unión: no se adeudan derechos (por ser mercancías de la Unión, por lo que no se produce ningún cambio de su estatuto); pueden adeudarse otros gravámenes dependiendo de las normas fiscales nacionales aplicables a las mercancías; deben declararse no válidos el régimen de exportación anterior y las medidas conexas;
- si la deuda nace en Noruega: la deuda se cobra en Noruega (derechos y demás gravámenes).

*Artículo 148,
apartado 5, del AD*

Ejemplo 1C:

Procedimiento T1 y exportación de mercancías sujetas a determinadas medidas de exportación ⁽⁸⁸⁾ [Unión – Suiza] (artículo 2, apartado 2, del Convenio)

*Artículo 340 del
AE*

- si los hechos que originan una deuda han ocurrido en la Unión: no se adeudan derechos (por ser mercancías de la Unión); pueden adeudarse otros gravámenes dependiendo de las normas fiscales nacionales aplicables a las mercancías; deben declararse no válidos el régimen de exportación anterior y las medidas conexas;
- si la deuda se origina en Suiza: la deuda se cobra en Suiza (derechos y demás gravámenes).

Situación 2:

Operación de tránsito común referente a mercancías de terceros países u otras Partes contratantes ⁽⁸⁹⁾

- los derechos y demás gravámenes se adeudan en el país donde se origina la deuda.

Tránsito de la Unión o común

*Artículo 226,
apartado 1, del*

Situación 1:

Operación de tránsito externo de la Unión al amparo del

⁽⁸⁸⁾ Esta situación hace referencia al artículo 226, apartado 2, del CAU y al artículo 189 del AD que cubren mercancías sujetas a determinadas condiciones de exportación.

⁽⁸⁹⁾ En lo que respecta a la Unión: «mercancías no pertenecientes a la Unión» que son objeto de un procedimiento T1 de tránsito común (artículo 226, apartado 1, del CAU).

CAU

procedimiento T1 referente a mercancías no pertenecientes a la Unión

- Los derechos (deuda aduanera) y demás gravámenes son pagaderos en el Estado miembro donde se origina o se considera que se origina la deuda.

Artículo 227 del
CAU

Situación 2:

Régimen de tránsito interno de la Unión T2

Se trata de una operación de tránsito interno de la Unión al amparo del procedimiento T2 entre dos puntos de la Unión, a través de un tercer país que no sea un país de tránsito común. Tal operación sirve para preservar el carácter de la Unión de las mercancías, sin suspender ningún derecho u otro gravamen para la Unión o sus Estados miembros.

- No se adeudan derechos en la Unión; no obstante, pueden adeudarse otros gravámenes dependiendo de las normas fiscales nacionales aplicables a las mercancías.

Artículo 227 del
CAU

Situación 3:

Régimen de tránsito interno de la Unión T2F

- No hay que pagar ningún derecho (deuda aduanera), pero los demás gravámenes se adeudan en el Estado miembro donde se originó la deuda.

Artículo 1,
apartado 35, del
AD

Los elementos de imposición que deberán tenerse en cuenta serán los correspondientes a las mercancías que figuran en la declaración de tránsito y se impondrán a los tipos vigentes en el momento en que se haya originado la deuda y en el país de origen de la deuda. Estos elementos se calcularán a partir de los datos que figuran en la declaración y en otras informaciones o documentos facilitados, por ejemplo, por las autoridades interesadas y el titular del régimen.

VIII.3. Recaudación de la deuda

El presente capítulo trata de:

- la determinación de la autoridad competente para el cobro;
- el procedimiento de recaudación; y
- la determinación *a posteriori* del lugar donde se haya originado una deuda.

VIII.3.1. Análisis general

El fundamento jurídico por el que se rige la competencia para llevar a cabo el procedimiento de recaudación parte del principio de que la responsabilidad recae sobre la autoridad competente del país de partida y de que esta desempeña una función fundamental en el inicio de dicho procedimiento, en la búsqueda del país competente para estas tareas o, si procede, en la aceptación de una solicitud de traspaso de competencia.

VIII.3.2. Determinación de la autoridad competente para el cobro

VIII.3.2.1. Autoridad competente para el cobro

*Artículo 114,
apartado 3, del
apéndice I del
Convenio*

La determinación de la autoridad competente para la recaudación es fundamental para la buena gestión del régimen y sus consecuencias a nivel financiero. La autoridad competente será la del país donde se haya originado la deuda o se considere que se ha originado.

*Artículo 101,
apartado 1, del
CAU*

Esta autoridad será competente a efectos de recaudación de la deuda aduanera y de otros gravámenes. Sin embargo, si la determinación del lugar de origen de la deuda es fruto de una suposición, la autoridad competente del país de partida será responsable por defecto, es decir, que esta autoridad será simplemente aquella en quien recaerá en primera instancia la responsabilidad, pudiendo recaer en otra autoridad si se determina posteriormente el lugar correcto donde se hayan producido efectivamente los hechos que hayan dado origen a la deuda. En ese caso, las medidas serán, no obstante, diferentes en función de si intervienen varias Partes contratantes o solamente Estados miembros de la UE (véase la sección VIII.3.3).

VIII.3.2.2. Lugar donde se origina la deuda

No existe ninguna normativa específica sobre el modo de determinar el lugar donde se origina la deuda. Así pues, se podrá recurrir a cualquier medio (registros aduaneros, documentos presentados por el titular del régimen, etc.), siempre que sea aceptado por la autoridad del país en cuestión.

VIII.3.2.2.1. Lugar en que se producen los hechos que originan la deuda

<i>Artículo 114, apartado 1, letra a), del apéndice I del Convenio</i>	Se parte, en este caso, de la determinación del lugar donde se hayan producido realmente los hechos que hayan dado origen a la deuda.
<i>Artículo 87, apartado 1, párrafo segundo, del CAU</i>	Según los hechos que hayan dado origen a la deuda, el lugar de origen de la deuda será, por lo tanto, aquel en que las mercancías hayan sido sustraídas al régimen o en el que se haya producido el incumplimiento de una obligación o la inobservancia de una condición para la inclusión en un régimen.
<i>Artículo 114, apartado 1, letra b), del apéndice I del Convenio</i>	Sin embargo, no siempre será posible determinar el origen. Esta es la razón por la que la legislación permite recurrir a suposiciones para determinar el lugar de origen de la deuda cuando no se pueda determinar el lugar real. Podrá considerarse que es:
<i>Artículo 87, apartado 1, párrafo tercero</i>	• el lugar en el que las autoridades competentes concluyan que las mercancías se encuentran en una situación que ha originado una deuda; o • en última instancia, el país responsable de la última aduana de entrada en la que se haya presentado un mensaje de «Aviso de paso de frontera» (IE118) en una aduana de paso o, en su defecto, el país responsable de la aduana de partida.
<i>Artículo 114, apartado 2, del apéndice I del Convenio</i>	
<i>Artículo 87, apartado 1, párrafo tercero, del CAU</i>	

VIII.3.2.2.2. Lugar donde las autoridades competentes concluyen que las mercancías se encuentran en una situación que da origen a la deuda

<i>Artículo 114, apartado 1, letra b), del apéndice I del Convenio</i>	Esta conclusión implica que las autoridades aduaneras tendrán que conocer el paradero de las mercancías. La simple conclusión de la existencia de una deuda sin saber dónde se encuentran las mercancías no podrá bastar para atribuir la competencia en materia de recaudación. Con esto se evitará que varias autoridades lleguen a la conclusión de que una determinada deuda se ha originado en su jurisdicción.
<i>Artículo 87, apartado 1, párrafo tercero, del CAU</i>	

VIII.3.2.2.3. Lugar determinado por defecto

<i>Artículo 114, apartado 2, del apéndice I del Convenio</i>	La norma para que la autoridad competente determine el lugar de origen de una deuda se empezará a aplicar:
	• en los siete meses siguientes a la fecha límite prevista para la

Artículo 87,
apartado 2, del
CAU

Artículo 77 del AD

- llegada de las mercancías a la aduana de destino; o
- un mes después de la expiración del plazo de veintiocho días concedido al titular del régimen para facilitar información (tras el inicio del procedimiento de investigación) cuando el titular del régimen no proporcione información a petición de la autoridad competente del país de partida o cuando lo haga de manera insuficiente;

si se demuestra la imposibilidad de determinar el lugar, bien haciendo referencia al lugar donde se hayan producido realmente los hechos o bien mediante la conclusión de las autoridades de que las mercancías se encontraban en una situación que daba origen a una deuda.

La aplicación de esta norma dependerá directamente de los resultados (o de la falta de resultados) del procedimiento de investigación. Sin embargo, en última instancia, dados los comentarios anteriores sobre la determinación del lugar real o la situación de las mercancías, este método se aplicará en la mayoría de los casos.

Transcurridos los siete meses y a falta de poder determinar otro lugar, se considerará que la deuda se ha originado de la manera siguiente:

en caso de tránsito común:

- bien en el país del que depende la última aduana de paso a la entrada en la cual se haya presentado un «Aviso de paso de frontera» (IE118) (o, en el procedimiento de continuidad de las actividades, el aviso de paso TC10);
- o bien, en su defecto, en el país del que depende la oficina de partida.

Ejemplo:

– *Operación de tránsito común (con un país de tránsito común implicado)*

[Unión (Alemania) – Suiza – Unión (Francia)]

Situación I:

Si se ha entregado el último mensaje «Aviso de paso de frontera» (IE118) (o, en el procedimiento de continuidad de las actividades, el aviso de paso TC10) en la aduana de paso a la entrada en Suiza, se considerará que Suiza es el lugar de origen de la deuda.

Situación II:

Si se ha entregado el último mensaje «Aviso de paso de frontera»

(IE118) (o, en el procedimiento de continuidad de las actividades, el aviso de paso TC10) en la aduana de paso a la entrada en la Unión en Francia, se considerará que Francia es el lugar de origen de la deuda.

Situación III:

Si no se encuentra ningún mensaje «Aviso de paso de frontera» (IE118) (o, en el procedimiento de continuidad de las actividades, ningún aviso de paso TC10), se considerará que Alemania es el lugar de origen de la deuda, por ser el país de partida.

en caso de tránsito de la Unión:

- bien en el lugar donde se hayan incluido las mercancías en el régimen (Estado miembro de partida);
- bien en el lugar donde se hayan introducido las mercancías en el territorio aduanero de la Unión al amparo del régimen que quede suspendido en el territorio del tercer país.

Ejemplos:

– *Operación de tránsito de la Unión sin paso por un tercer país o por un país de tránsito común*

[Dinamarca – Alemania – Francia – España]

No hay aduana de paso. Dinamarca, como Estado miembro de partida, se considerará el lugar de origen de la deuda.

– *Operación de tránsito de la Unión con paso por uno o varios terceros países que no sean países de tránsito común y en la que intervienen aduanas de paso a la salida y a la entrada de la Unión*

[Unión (Rumanía) – Ucrania – (Unión)⁽⁹⁰⁾ Polonia]

Situación I:

Si se ha entregado un mensaje «Aviso de paso de frontera» (IE118) (o, en el procedimiento de continuidad de las actividades, el aviso de paso TC10) en la aduana de paso por la que las mercancías en cuestión entraron en Polonia al amparo del régimen, se considerará que Polonia es el lugar de origen de la deuda.

⁽⁹⁰⁾ Este es también un régimen de tránsito común externo de las características del contemplado en el artículo 5 del Convenio.

Situación II:

Si no se encuentra ningún mensaje «Aviso de paso de frontera» (IE118) (o, en el procedimiento de continuidad de las actividades, ningún aviso de paso TC10), se considerará que Rumanía (el país de partida) es el lugar de origen de la deuda.

*Artículo 5 del
Convenio*

Nota: si se ha entregado un mensaje de «Aviso de paso de frontera» (IE118) (o, en el procedimiento de continuidad de las actividades, el aviso de paso TC10) en una aduana de paso a la salida de la Unión (Grecia), pero no a la entrada en Turquía, deberá considerarse que no se ha originado ninguna deuda, ya que no se ha producido sustracción de mercancías al amparo del régimen de tránsito de la Unión, sino en un tercer país, en cuyo territorio el régimen (y la vigilancia aduanera de las autoridades competentes de los países afectados) se suspende. Esta situación podrá continuar después de haber concluido el procedimiento de investigación (para más detalles sobre dicho procedimiento, véase la parte VII).

VIII.3.3. Procedimiento de recaudación

*Artículo 114 del
apéndice I del
Convenio*

La autoridad competente del país de partida determinará sus constataciones en los plazos estipulados (véase la sección VIII.3.2.2.3).

*Artículo 87 del
CAU*

Estados miembros:

Artículo 77 del AD

La deuda aduanera se anotará en los registros contables en el plazo de catorce días después del fin del plazo de siete meses para que las mercancías lleguen a su destino.

*Artículo 105 del
CAU*

VIII.3.3.1. Mensajes de intercambio de información

En cualquier momento de los procedimientos de investigación y recaudación podrán enviarse los mensajes «Información sobre la investigación y la recaudación» (IE144) y «Solicitud de información sobre la investigación y la recaudación» (IE145) a fin de intercambiar información adicional o plantear preguntas sobre un envío específico.

Podrán iniciar este intercambio de información tanto la aduana de partida como la aduana de destino; para proseguir el procedimiento no será necesario facilitar una respuesta (mensajes complementarios).

El mensaje IE144 será utilizado por la aduana de partida y el

mensaje IE145, a su vez, por la aduana de destino.

Si fuese necesario aportar documentos adicionales en papel, estos podrán enviarse por otros medios (fax, correo, correo electrónico, etc.) directamente a la persona de contacto que figura en los mensajes, haciendo constar claramente el NRM del movimiento al que corresponden y, cuando se envíen en papel, al amparo del formulario TC20 *BIS* (véase el modelo del anexo VII.8.4).

VIII.3.3.2. Intercambio de información y cooperación con vistas a la recaudación

Artículo 13 bis del Convenio
Apéndice IV del Convenio
Directiva 2010/24/UE del Consejo

A menos que sea posible determinar inmediatamente y sin ambigüedad el lugar efectivo donde se haya producido el hecho (sustracción, incumplimiento de una obligación o de una condición) que haya dado origen a la deuda, la determinación de la autoridad competente se hará a partir de supuestos.

Artículo 118, párrafo primero, del apéndice I del Convenio
Artículo 165, apartado 2, del AE

Los países deberán prestarse asistencia mutuamente, no solamente en la fase de recaudación propiamente dicha, sino también antes, en la fase de determinación de la autoridad competente a efectos de dicha recaudación. Esto supondrá la aplicación efectiva de las normas para informar al titular del régimen de que no se ha completado su régimen y del procedimiento de investigación (véase la parte VII).

Artículo 118, párrafo segundo, del apéndice I del Convenio
Artículo 165 del AE

Además, tal asistencia mutua deberá mantenerse una vez que se hayan determinado las autoridades competentes para la recaudación. Dicha autoridad deberá mantener informada a la aduana de partida y a la aduana de garantía de las acciones emprendidas para recaudar la deuda mediante la «Notificación de ejecución de la recaudación» (IE152). A tal efecto, les comunicará en particular los actos jurídicamente importantes que tengan relación con la acción de recaudación (acción para el procesamiento, ejecución, pago).

La lista de autoridades responsables de la recaudación en cada país se encuentra en la página principal de Europa «Transit-COL» (http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/col/col_home.jsp?Lang=en) en el caso de los movimientos NCTS y en el anexo VIII.8.1 en el caso de los movimientos iniciados con arreglo al procedimiento de continuidad de las actividades.

Tal intercambio de información resultará más necesario si cabe cuando la autoridad definida como competente para la recaudación no sea la autoridad del país de partida competente para iniciar y hacer un

seguimiento del procedimiento de investigación. En este caso interesará, por una parte, que la autoridad que inicie el procedimiento de investigación pueda estar segura de que se tendrán efectivamente en cuenta sus posibles resultados para determinar la autoridad competente para la recaudación. Eso deberá evitar un cúmulo de acciones de recaudación para la misma deuda o retrasos en las notificaciones al deudor y al fiador que puedan conducir a pérdidas de recursos. Esto, por otra parte, será válido si las autoridades de un país de destino o un país de paso consideran que tienen —incluso antes de la recepción de un aviso de investigación o independientemente de ello— elementos (pruebas de hechos que dan origen a una deuda o descubrimiento de mercancías en situación de generar una deuda) que permiten establecer su competencia en materia de recaudación.

VIII.3.3.3. Solicitud de recaudación por parte de las autoridades competentes de partida

Para determinar de manera inequívoca qué autoridad tiene competencia en materia de recaudación, la autoridad competente del país de partida deberá lanzar el procedimiento de investigación, a menos que se establezca que ningún otro país ha participado en la operación de tránsito.

*Artículo 50,
apartado 1, del
apéndice I del
Convenio*

*Artículo 311,
apartado 1, del AE*

*Artículo 114 del
apéndice I del
Convenio*

Artículo 77 del AD

Cuando la autoridad competente del país de partida obtenga pruebas, por cualesquiera medios, con respecto al lugar de origen de la deuda aduanera antes de que expire el plazo estipulado para iniciar el procedimiento de recaudación a la salida y ese lugar parezca estar en otro Estado miembro o en otra Parte contratante, la «Solicitud de recaudación» (IE150) se enviará inmediatamente a dicha autoridad para el posible traspaso de la competencia para la recaudación (véase asimismo la sección VIII.3.2.2.3). Las autoridades competentes del país de destino podrán aceptar o rechazar la solicitud (véase la sección VIII.3.3.5).

VIII.3.3.4. Solicitud de recaudación por parte de otra autoridad competente

La autoridad de un país implicado en una operación de tránsito que descubra una situación que, en el marco del régimen, dé inequívocamente origen a una deuda en su propio país (sustracción de mercancías durante el transporte, inobservancia de una condición) deberá solicitar a la autoridad competente del país de partida que le traspase la competencia para iniciar el procedimiento de recaudación.

La simple comprobación de que las mercancías han «desaparecido», durante el transporte o en el punto de destino, sin que se conozca el lugar de la sustracción ni donde puedan encontrarse las mercancías sustraídas, no permite establecer la competencia en materia de recaudación de la autoridad del país que procedió a la comprobación. En este caso, la autoridad competente de este país deberá dirigirse a la autoridad competente del país de partida enviando:

- el mensaje «Respuesta a la solicitud de investigación» (IE143) con el código de respuesta «4» (Solicitud de recaudación en destino) si han notificado su competencia como parte de un procedimiento de investigación; o
- el mensaje «Solicitud de recaudación» (IE150) pidiendo el traspaso de competencia si han descubierto mercancías en una situación que origine una deuda en su propio país. El mensaje IE150 podrá enviarse desde una aduana que se considere competente para la recaudación en cualquier momento del procedimiento (tras el levante para el tránsito y hasta que el estatuto del movimiento se encuentre «en procedimiento de recaudación en curso»).

Procedimiento de continuidad de las actividades

En el procedimiento de continuidad de las actividades, cualquier autoridad de un país implicado que descubra una situación que origine una deuda en su propio país deberá informar a la autoridad del país de partida de que desea asumir la competencia del cobro mediante un mensaje TC24 «Nota informativa» conforme al modelo recogido en el anexo VIII.8.2. Esta información deberá obrar en poder de la autoridad competente del país de partida antes de la expiración del plazo. Dicha autoridad acusará recibo de la comunicación sin demora e indicará si la autoridad solicitante es competente para la recaudación remitiéndole el mensaje TC24 cumplimentado.

VIII.3.3.5. Aceptación de la recaudación por parte de la autoridad requerida

Artículo 115 del apéndice I del Convenio

Artículo 87, apartado 4, del CAU

Artículo 311 del AE

La autoridad competente requerida para la recaudación o para la cesión de la competencia de recaudación responderá a la petición mediante el mensaje «Notificación de aceptación de la recaudación» (IE151) indicando «Sí» o «No» al traspaso de competencia (si no se presenta el mensaje IE118 o el IE006). En caso de respuesta negativa, mantendrá la competencia el país de partida y, en caso de respuesta afirmativa, se traspasará la competencia al país que acepte la petición, el cual iniciará el procedimiento de recaudación. El país de partida deberá informar en consecuencia al titular del régimen.

El mensaje «Notificación de aceptación de la recaudación» (IE151) se enviará en el plazo de veintiocho días.

Si la deuda aduanera es inferior a 10 000 euros, incluso aunque la aduana con competencia para la recaudación no sea la aduana de partida (es decir, la aduana de destino o de paso), dicha aduana debe enviar en primer lugar el mensaje IE150 a la aduana de partida, que responderá siempre con el mensaje IE151 indicando «Sí». A continuación, la aduana competente para la recaudación introducirá la referencia al artículo 87, apartado 4, del CAU ⁽⁹¹⁾ en el mensaje IE150. La aduana de partida no puede alterar la competencia, aunque debe ser informada para que supervise convenientemente todo el procedimiento de recaudación.

Nota:

Operaciones de tránsito común (ejemplo: Italia – Suiza – Alemania)

Si se descubre que se ha presentado un mensaje de «Aviso de paso de frontera» (IE118) en una aduana de paso a la entrada en otra Parte contratante (en Suiza; y no se ha presentado ninguno a la entrada en Alemania), esa autoridad aceptará la solicitud de recaudación y enviará sin demora (en un plazo máximo de veintiocho días) el mensaje «Notificación de aceptación de la recaudación» (IE151), indicando «Sí» para el traspaso de competencia. El país que acepta la responsabilidad iniciará entonces el procedimiento de recaudación.

Operaciones de tránsito de la Unión entre dos puntos del territorio aduanero de la Unión a través de un tercer país [ejemplo: Unión (Polonia) – Ucrania – Unión (Rumanía)]

Cuando se descubre que se ha presentado un mensaje de «Aviso de paso de frontera» (IE118) en una aduana de paso en otro Estado miembro (Rumanía) y la autoridad competente del país de partida ha concluido que dicho Estado miembro es competente para proceder a la recaudación, la autoridad que recibe la «Solicitud de recaudación» (IE150) aceptará dicha solicitud y enviará el mensaje «Notificación de aceptación de la recaudación» (IE151) indicando «Sí» para el traspaso de la competencia sin demora (en el plazo máximo de veintiocho días). El país que acepta asumir la competencia iniciará entonces el procedimiento de recaudación.

⁽⁹¹⁾ Exclusivamente en el régimen de tránsito de la Unión.

Operaciones de tránsito de la Unión entre dos puntos del territorio aduanero de la Unión

(ejemplo: Lituania-Francia)

Si la autoridad aduanera del país de destino comprueba que una deuda aduanera nació, pero el importe de la deuda es inferior a 10 000 euros, dicha autoridad enviará una «Solicitud de recaudación» (IE150) incluyendo una referencia al artículo 87, apartado 4, del CAU a la autoridad aduanera de partida, solicitando la transferencia de la competencia. La autoridad que reciba dicho mensaje aceptará la solicitud y enviará sin demora (en un plazo máximo de veintiocho días) el mensaje «Notificación de aceptación de la recaudación» (IE151), indicando «Sí» para el traspaso de competencia. El país que acepta asumir la competencia iniciará entonces el procedimiento de recaudación.

ADUANA

Ausencia de respuesta a la solicitud de recaudación

Cuando la autoridad competente requerida en el destino no responda ni con el envío del mensaje «Respuesta a la solicitud de investigación» (IE143) ni asumiendo la competencia para la recaudación mediante el envío del mensaje «Notificación de aceptación de la recaudación» (IE151) dentro del plazo acordado (veintiocho días como máximo), los funcionarios de enlace para el tránsito local (véase Transit Network Address Book en el sitio web Europa) del país requerido deberán ser advertidos de ello, aportando las pruebas necesarias, a fin de que adopten las medidas oportunas, puesto que corresponderá a la autoridad requerida asumir su responsabilidad. Si ello no surtiera el efecto esperado, deberá informarse a la oficina de asistencia nacional y al coordinador nacional del tránsito del país de partida a fin de que adopten las medidas oportunas. En todo caso, la autoridad competente del país de partida se cerciorará de que la competencia sea aceptada antes de revocar sus medidas de recaudación.

El mismo procedimiento se aplica cuando la autoridad competente para la recaudación esté situada en un país de tránsito [es decir, si se ha enviado un mensaje «Aviso de paso de frontera» (IE118) a la aduana de partida, pero las mercancías no se entregaron en el lugar de destino].

Hay que tener en cuenta que existe la obligación legal de responder a estos mensajes.

VIII.3.3.6. Comunicación del inicio del procedimiento de recaudación

Cuando se haya determinado la competencia en materia de recaudación mediante el intercambio de los mensajes «Solicitud de recaudación» (IE150) y «Notificación de aceptación de la recaudación» (IE151), la autoridad del país de partida debe enviar el

mensaje «Notificación de recaudación» (IE063) a todas las aduanas que han recibido un mensaje IE001, IE003, IE050 o IE115 con respecto a ese movimiento, para indicarles que ya no han de esperar ningún movimiento con ese NRM. Esta comunicación informará a las aduanas afectadas de que el movimiento no llegará y se encuentra «en procedimiento de recaudación en curso» y de que se ha bloqueado la utilización de los mensajes «Aviso de llegada» (IE006), «Resultado del control en destino» (IE018), «Solicitud de recaudación» (IE150) y «Notificación de aceptación de la recaudación» (IE151). Los mensajes de información IE144 e IE145 (véase la sección VIII.3.3.1) se podrán seguir intercambiando en tanto no haya finalizado la recaudación.

Deberá enviarse una notificación:

- al titular del régimen, mediante el mensaje «Notificación de recaudación» (IE035) o una notificación equivalente;

y

- al fiador, mediante el mensaje «Notificación del fiador» (IE023) o una notificación equivalente (para más información véase la sección VIII.2.4.5.3).

El mensaje «Notificación de recaudación» (IE035) al titular del régimen precisa el número y la fecha de admisión de la declaración de tránsito, el nombre de la aduana de partida, el nombre del titular del régimen y el importe y la moneda de las cantidades solicitadas.

Por otra parte, la autoridad competente del país de partida, como consecuencia de sus conclusiones o en respuesta a los mensajes entrantes «Respuesta a la solicitud de investigación» (IE143) con indicación del código 4 o al mensaje «Solicitud de recaudación» (IE150) o de información suficiente, deberá traspasar la competencia a otro Estado miembro o a otra Parte contratante, o asumirla ella misma.

Al finalizar el procedimiento (cuando se hayan percibido todos los derechos y gravámenes), la autoridad responsable de la recaudación (si no es el país de partida) deberá informar a la autoridad competente del país de partida del cobro de la deuda mediante el envío del mensaje «Notificación de ejecución de la recaudación» (IE152). La autoridad competente del país de partida transmitirá o enviará entonces el mensaje IE152 a todas las aduanas implicadas en el movimiento (excepto a la que la ha enviado en primer lugar).

VIII.3.4. Determinación *a posteriori* del lugar de origen de una deuda

Artículo 114,
apartado 1, del
apéndice I del
Convenio

La determinación de la autoridad competente por defecto podrá tener, en algunos casos, un carácter provisional, sin que, no obstante, eso ponga en entredicho la validez de las acciones de recaudación ya iniciadas.

Artículo 87 del
CAU

VIII.3.4.1. Nuevas pruebas tras el inicio del procedimiento de recaudación

A veces solo podrá determinarse *a posteriori* el lugar, lo que resultará en la determinación de que otra autoridad debería haber tenido competencia para la recaudación.

Artículo 115 del
apéndice I del
Convenio

Podrá recurrirse a cualquier medio para aportar a la autoridad inicialmente considerada competente para la recaudación las pruebas del lugar donde se haya originado la deuda.

Artículo 311 y
artículo 167,
apartado 1, del AE

Cuando se proporcione esa prueba y los mensajes «Solicitud de recaudación» (IE150) y «Notificación de aceptación de la recaudación» (IE151) ya hayan sido intercambiados para el traspaso de competencia en materia de recaudación, la autoridad competente inicial mantendrá esa competencia en el marco del NCTS (no será posible anular el mensaje IE151) y registrará debidamente el caso en su sistema NCTS como prueba o para responder posteriormente a posibles preguntas. Será posible utilizar a ese efecto los mensajes «Información sobre la investigación y la recaudación» (IE144) y «Solicitud de información sobre la investigación y la recaudación» (IE145).

La autoridad inicialmente considerada competente para la recaudación deberá proporcionar inmediatamente a la autoridad que se presume responsable de la recaudación una nota de recaudación TC25 conforme con el modelo del anexo VIII.8.2, junto con todos los documentos pertinentes, incluida una copia de los hechos probados. La nueva autoridad deberá acusar recibo de la comunicación e indicar en el plazo de tres meses a partir del envío del TC25 si asume la competencia en materia de recaudación, devolviendo el TC25 cumplimentado a la autoridad considerada inicialmente competente para la recaudación. A falta de respuesta en los tres meses, la autoridad considerada inicialmente competente reanudará la acción

de recaudación emprendida.

Una vez percibido el importe de todas las deudas, esta nueva aduana informará a la autoridad competente inicial de que se ha completado el procedimiento de recaudación, para que esta pueda enviar el mensaje «Notificación de ejecución de la recaudación» (IE152) a la aduana de partida, que la remitirá a todas las aduanas afectadas para cerrar el movimiento en todos los sistemas.

VIII.3.4.2. Nueva autoridad competente y nueva acción de recaudación

*Artículo 115 del
apéndice I del
Convenio*

Si la nueva autoridad acepta el traspaso de competencia, deberá iniciar su propia acción de recaudación de la deuda.

*Artículo 311 y
artículo 167,
apartados 1 y 3,
del AE*

Cuando la nueva autoridad sea competente, deberá informar inmediatamente a la autoridad competente inicial (incluso después de haber expirado los tres meses anteriormente mencionados), la cual suspenderá su acción de recaudación si esta no ha desembocado en el pago de los importes en cuestión. Será posible utilizar a ese efecto los mensajes «Información sobre la investigación y la recaudación» (IE144) y «Solicitud de información sobre la investigación y la recaudación» (IE145).

Si la autoridad inicialmente competente y esta nueva autoridad pertenecen a distintos Estados miembros de la UE, esta nueva acción traerá consigo la recaudación de otros gravámenes exclusivamente (porque están implicados dos territorios fiscales diferentes), ya que no hay deuda alguna que recaudar al ser los dos Estados miembros parte del mismo territorio aduanero.

En cambio, si los lugares y autoridades en cuestión corresponden a dos Partes contratantes diferentes, se cobrarán tanto los derechos (porque están implicados dos territorios aduaneros diferentes) como los demás gravámenes (porque están implicados dos territorios fiscales diferentes).

VIII.3.4.3. Consecuencias para la acción de recaudación inicial

*Artículo 118 del
apéndice I del*

Cuando la nueva autoridad responsable de la recaudación haya

Convenio finalizado los procedimientos de recaudación y haya enviado el mensaje «Notificación de ejecución de la recaudación» (IE152), la autoridad inicialmente competente para la recaudación:

Artículo 165 del AE

- cancelará la acción de recaudación iniciada pero aún no completada (y que se había suspendido); o
- devolverá las sumas ya percibidas al deudor (o al fiador).

Nota:

Si las autoridades y los lugares corresponden a la misma Parte contratante, solo se devolverán los gravámenes percibidos distintos de los derechos de aduana.

VIII.3.4.4. Consecuencias para la recaudación

VIII.3.4.4.1. Notificación a las aduanas de partida y de garantía en caso de recaudación o ultimación

Artículo 118 del apéndice I del Convenio La autoridad responsable de la recaudación informará a la aduana de partida del cobro de los derechos y demás gravámenes mediante el mensaje «Notificación de ejecución de la recaudación» (IE152), para que la aduana de partida pueda enviar ese mismo mensaje a todas las aduanas implicadas en el movimiento. El envío del mensaje IE152 por parte de la aduana de partida ultimaré el movimiento en el sistema.

Artículo 165 del AE

Además, la aduana de partida informará a la aduana de garantía mediante el mensaje «Haber del importe de referencia» (IE209) y, si no lo ha hecho ya, al titular del régimen, mediante los mensajes «Notificación de recaudación» (IE035) y «Notificación de cancelación» (IE045).

VIII.3.4.4.2. Notificación al fiador en caso de recaudación o ultimación

Artículo 117, apartado 4, del apéndice I del Convenio

Si se notifica a un fiador que uno de los movimientos de su cliente no se ha ultimado, la autoridad competente responsable de la recaudación deberá informarlo si se cobra posteriormente la deuda (al deudor) o si el procedimiento se ultima posteriormente, mediante el mensaje «Notificación de cancelación» (IE045) o una notificación equivalente.

Artículo 85 del AD

VIII.4. Situaciones específicas (*pro memoria*)

VIII.5. Excepciones (*pro memoria*)

VIII.6. Instrucciones nacionales específicas (reservado)

VIII.7. Sección de acceso restringido para uso exclusivo de las aduanas

VIII.8. Anexos

VIII.8.1. Lista de autoridades responsables de la recaudación en el procedimiento de continuidad de las actividades

Para consultar la versión más reciente de esta lista, haga clic en el siguiente enlace:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

VIII.8.2. Nota informativa TC24 y nota de recaudación TC25

TC24 TRÁNSITO DE LA UNIÓN/COMÚN NOTA INFORMATIVA DETERMINACIÓN DE LA AUTORIDAD COMPETENTE A EFECTOS DE RECAUDACIÓN de conformidad con los artículos 311 y 167 del AE/artículo 115 del apéndice I del Convenio	
1. Autoridad solicitante Nombre y dirección completa: N.º de referencia: Fax: Correo electrónico:	2. Autoridad requerida Nombre y dirección completa:
3. Declaración de tránsito N.º: Aduana de partida: Fecha: Se ha incoado un procedimiento de investigación: ☐ Sí Fecha: Referencia: ☐ No	
4a. Solicitud ☐ ☐ La autoridad solicitante del país de partida notifica por la presente que la autoridad requerida será responsable a efectos de cobro de la deuda correspondiente a la operación de tránsito anteriormente mencionada. Para ello, se basa en los hechos siguientes: Se adjuntan los siguientes documentos: Información sobre el fiador:	

4b. Solicitud

☐ ☐ La autoridad solicitante de un país distinto del de partida notifica por la presente que será responsable a efectos de recaudación de la deuda correspondiente a la operación de tránsito anteriormente mencionada. Para ello, se basa en los hechos siguientes:

.....
..... Se adjuntan los documentos siguientes:

.....
.....

5. Por la autoridad solicitante

Lugar:

Fecha:

Firma:

Sello

6a. Acuse de recibo y respuesta a la solicitud de la casilla 4a. (reenvío a la autoridad solicitante)

☐ ☐ La autoridad requerida del país distinto del de partida acusa recibo de la comunicación y:

☐ ☐ confirma que es responsable a efectos de recaudación de la deuda correspondiente a la operación de tránsito arriba mencionada.

☐ ☐ notifica que no es responsable a efectos de recaudación de la deuda correspondiente a la operación de tránsito arriba mencionada. Para ello, se basa en los hechos siguientes:

.....
.....

6b. Acuse de recibo y respuesta a la solicitud de la casilla 4b. (reenvío a la autoridad solicitante)

☐ ☐ La autoridad requerida del país de partida acusa recibo de la comunicación y:

☐ ☐ confirma que la autoridad solicitante es responsable del cobro de la deuda en relación con la operación de tránsito mencionada anteriormente.

☐ ☐ notifica que las autoridades solicitantes no son responsables de la recaudación de la deuda en relación con la operación de tránsito mencionada anteriormente. Para ello, se basa en los hechos siguientes:

.....
.....

Información sobre el fiador:

7. Por la autoridad requerida

Lugar:

Fecha:

Firma:

Sello

TC25 TRÁNSITO DE LA UNIÓN/COMÚN NOTA DE RECAUDACIÓN DETERMINACIÓN DE LA AUTORIDAD COMPETENTE A EFECTOS DE RECAUDACIÓN de conformidad con los artículos 311 y 167 del AE/artículo 115 del apéndice I del Convenio	
1. Autoridad solicitante Nombre y dirección completa: N.º de referencia: Fax: Correo electrónico:	2. Autoridad requerida Nombre y dirección completa:
3. Declaración de tránsito N.º: Aduana de partida: Fecha: Se ha incoado un procedimiento de investigación: ☐ Sí Fecha: Referencia: ☐ No	
4. Solicitud La autoridad solicitante notifica por la presente que la autoridad requerida será responsable a efectos de recaudación de la deuda correspondiente a la operación de tránsito anteriormente mencionada. Para ello, se basa en los hechos siguientes: Se adjuntan los siguientes documentos: 	
5. Información sobre el fiador	
6. Por la autoridad solicitante Lugar: Fecha: Firma: Sello	

7. Recepción (reenvío a la autoridad solicitante)

La autoridad requerida acusa recibo de la comunicación y notifica que:

☐ ☐ es responsable de la recaudación de la deuda en relación con la operación de tránsito mencionada anteriormente.

☐ ☐ no es responsable de la recaudación de la deuda en relación con la operación de tránsito mencionada anteriormente. Para ello, se basa en los hechos siguientes:

.....
.....

8. Por la autoridad requerida

Lugar:

Fecha:

Firma:

Sello

VIII.8.3. Solicitud de dirección o direcciones TC30

TC30 Garantía de tránsito de la Unión/común: petición de dirección o direcciones	
1. Autoridad solicitante Nombre y dirección completa:	2. Autoridad requerida Nombre y dirección completa:
3. ☐ N.º del certificado de garantía global ☐ N.º del título de garantía individual Nombre y dirección del titular del régimen 	
4. Sírvase completar los puntos a continuación y remitirme el formulario a) Nombre y dirección del fiador: b) Nombre y dirección del corresponsal del fiador en (país de la aduana que solicita la información) c) Referencias (en su caso) que hay que mencionar en la carta al corresponsal del fiador:	

5. Por la autoridad solicitante	6. Por la autoridad requerida
Lugar:	Lugar:
Fecha:	Fecha:
Firma:	Firma:
Sello	Sello

PARTE IX. EL RÉGIMEN TIR (APLICABLE DENTRO DE LA UNIÓN)

La parte IX trata de la circulación de mercancías al amparo de los cuadernos TIR.

El apartado IX.2 se refiere a las autorizaciones de la asociación garante y los titulares de cuadernos TIR.

El apartado IX.3 describe el sistema de garantía TIR en el contexto de su aplicación en el interior de la Unión.

El apartado IX.4 expone las acciones que debe emprender la aduana de partida o de entrada y las discrepancias.

El apartado IX.5 recoge las acciones que debe emprender la aduana de destino o salida, así como los incidentes, las irregularidades y la ultimación de la operación TIR.

El apartado IX.6 describe los procedimientos de recaudación e investigación.

El apartado IX.7 describe el procedimiento relacionado con el destinatario autorizado.

El apartado IX.8 incluye los anexos de la parte IX.

IX.1. TIR (Transports Internationaux Routiers)

En el presente apartado se facilita la siguiente información:

- antecedentes y legislación (apartado IX.1.1);
- principios del régimen TIR (apartado IX.1.2).

IX.1.1. Antecedentes y legislación

Artículo 226, apartado 3, letra b), y artículo 227, apartado 2, letra b), del CAU

El procedimiento TIR se halla regulado fundamentalmente por el Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR de 1975), elaborado bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU). El Convenio TIR fue aprobado en nombre de la Unión Europea por el Reglamento (CEE) n.º 2112/78 del Consejo, de 25 de julio de 1978, y entró en vigor en la Unión el 20 de junio de 1983. Se ha publicado una versión consolidada del Convenio TIR como anexo de la Decisión

2009/477/CE del Consejo, de 28 de mayo de 2009. El Convenio se actualiza de forma periódica y la Comisión publica las correspondientes modificaciones en el *Diario Oficial de la Unión Europea* indicando su fecha de entrada en vigor.

En el CAU, en su acto de ejecución (artículos 163 a 164, 167 a 168 y 274 a 282) y en su acto delegado (artículos 184 y 186 a 187) se describen las normas internas de la Unión en relación con la circulación de mercancías dentro de la Unión al amparo del régimen TIR.

A 17 de julio de 2020, el Convenio TIR contaba con 76 Partes contratantes, entre las que se incluyen la Unión Europea y sus veintisiete Estados miembros. No obstante, las operaciones TIR solo se pueden llevar a cabo en los países que disponen de asociaciones garantes autorizadas (63 países a 23 de enero de 2020).

De conformidad con la legislación de la Unión, el régimen TIR puede ser utilizado en la Unión únicamente para operaciones de tránsito con punto de partida o de destino en el exterior del territorio aduanero de la Unión o para aquellas que se efectúen de un punto a otro del territorio aduanero de la Unión pasando por el territorio de un tercer país.

IX.1.2. Principios del régimen TIR

El régimen TIR se asienta sobre cinco pilares fundamentales:

- el transporte de mercancías bajo precinto aduanero en vehículos con placas TIR o contenedores previamente autorizados;
- durante todo el proceso de transporte TIR, los derechos de aduana e impuestos adeudados sobre las mercancías quedan en suspenso y se aseguran mediante una cadena de garantías válidas a escala internacional. La asociación garante nacional de cada Parte contratante garantiza el pago del importe de la deuda aduanera asegurado o de otros gravámenes que puedan llegar a exigirse en caso de que se cometa una irregularidad en ese país con motivo de una operación TIR. Cada Parte contratante determina el importe máximo garantizado, aunque el importe máximo recomendado que podrá ser reclamado a cada una de las asociaciones nacionales en caso de que se produzca alguna irregularidad asciende a 100 000 euros (100 000 euros o una suma equivalente en moneda nacional en el caso de la Unión);

- el cuaderno TIR es una declaración aduanera que acompaña el transporte de las mercancías y constituye la prueba de la existencia de la garantía. Los cuadernos TIR son distribuidos por la organización internacional autorizada por el Comité Administrativo TIR [en la actualidad, la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU)] a las asociaciones garantes nacionales. El cuaderno TIR es válido para un solo viaje TIR. Se empieza a utilizar en el país de partida y permite efectuar controles aduaneros en las Partes contratantes de partida, tránsito y destino;
- las medidas de control aduanero aplicadas en el país de partida son aceptadas por los países de paso y de destino. En consecuencia, las mercancías transportadas al amparo del régimen TIR en vehículos o contenedores precintados no son, por regla general, sometidas a inspección en las aduanas de los países de paso;
- a fin de controlar el acceso al régimen TIR, las asociaciones nacionales que deseen expedir cuadernos TIR y las personas que pretendan utilizarlos deben cumplir una serie de condiciones y requisitos mínimos y obtener una autorización de las autoridades competentes (generalmente las autoridades aduaneras) del país en que están establecidas.

IX.2. Autorizaciones

En el presente apartado se facilita la siguiente información:

- la autorización de las asociaciones garantes (apartado IX.2.1);
- la autorización de los titulares de cuadernos TIR (apartado IX.2.2).

IX.2.1. Autorización de las asociaciones garantes

Artículo 228 del CAU

Artículo 6, apartado 1, y anexo 9, parte I, del Convenio TIR

A efectos del Convenio TIR, la Unión Europea constituye un territorio único. Uno de los requisitos previos para acogerse al régimen TIR es que cada país o territorio que lo utilice esté cubierto por el sistema de garantía internacional, lo que exige la autorización de las asociaciones nacionales garantes de conformidad con el Convenio TIR.

Dicho Convenio fija las condiciones y los requisitos mínimos que

debe reunir una asociación garante para que se le autorice a expedir cuadernos TIR.

IX.2.1.1. Proceso de autorización

*Anexo 9, parte I,
apartado 1, del
Convenio TIR*

En la concesión de una autorización entran en juego dos elementos diferenciados: la fijación de unos criterios básicos de autorización y la celebración de un acuerdo por escrito o el establecimiento de cualquier otro instrumento jurídico entre la asociación garante y las autoridades aduaneras.

IX.2.1.2. Criterios de autorización

*Anexo 9, parte I,
apartado 1, letras
a) a d), del
Convenio TIR*

Los criterios de autorización abarcan una serie de aspectos técnicos y fácticos entre los que cabe destacar la demostración de la experiencia y las capacidades requeridas, de una situación financiera sólida y de buenos antecedentes por lo que se refiere al cumplimiento de la normativa. Estos criterios son, en líneas generales, muy semejantes a los aplicados en el marco de los regímenes de tránsito común/de la Unión para la concesión de una autorización que permita beneficiarse de una garantía global (véase la parte III para más información sobre las garantías).

IX.2.1.3. Acuerdo por escrito

*Anexo 9,
parte I,
apartado
1, letra
e), del
Convenio
TIR*

El acuerdo por escrito o cualquier otro instrumento jurídico utilizado supone el establecimiento de un compromiso por el que se fijan una serie de obligaciones a las que está sujeta la asociación garante.

Con objeto de garantizar un elevado nivel de armonización, en el anexo IX.8.7 se recoge un modelo de acuerdo por escrito con las condiciones y los requisitos mínimos que puede ser utilizado por las asociaciones garantes nacionales y las autoridades aduaneras de la Unión.

IX.2.1.4. Control de la autorización

En aras de una buena gestión, es preciso someter la autorización a un control a fin de determinar si la asociación garante sigue pudiendo beneficiarse de ella y garantiza que las condiciones y los requisitos para su concesión siguen siendo los adecuados y necesarios, teniendo en cuenta, en su caso, cualquier cambio de

circunstancias notificado por la asociación garante.

IX.2.2. Autorización de los titulares de cuadernos TIR

Uno de los pilares del régimen TIR es el control del acceso a su utilización.

*Artículo 1, letra o),
del Convenio TIR*

*Artículo 184 del
AD*

*Artículos 273 y 276
del AE*

Se entiende por «titular» (titular del cuaderno TIR) la persona a la que se ha concedido una autorización para efectuar sus actividades acogándose al régimen TIR y en cuyo nombre se presenta el cuaderno TIR. El titular del cuaderno TIR es el responsable de presentar el vehículo y las mercancías, junto con el cuaderno TIR, en las aduanas de partida, de paso y de destino. Dentro del territorio aduanero de la Unión, el titular del cuaderno TIR se encarga asimismo de presentar la información del cuaderno TIR para la operación TIR en la aduana o las aduanas de destino o de salida.

*Artículo 6,
apartado 4, y
anexo 9, parte II,
del Convenio TIR*

El concepto jurídico de «titular» (titular del cuaderno TIR) que figura en el Convenio TIR supedita la concesión de la autorización para poder beneficiarse del régimen TIR al cumplimiento de una serie de condiciones y requisitos mínimos.

IX.2.2.1. Proceso de autorización

*Anexo 9, parte II,
apartado 3, del
Convenio TIR*

En la práctica, la asociación garante autorizada y las autoridades competentes del país de registro del operador que solicita la autorización asumen conjuntamente la tarea de evaluar si se cumplen o no los criterios previstos en el Convenio TIR. Dicho Convenio no asigna a ninguna de ellas cometidos concretos, sino que les permite aplicar sus propias leyes, normas y prácticas nacionales en la ejecución del procedimiento.

IX.2.2.2. Corresponsabilidad en el proceso de autorización

A escala de la Unión, ni el código aduanero ni sus actos de ejecución y delegado hacen referencia a esta cuestión, por lo que el establecimiento de los procedimientos de autorización se deja a discreción de las autoridades nacionales.

Como mínimo, la asociación garante examina, en primer lugar, todas las solicitudes de autorización. Tras los controles efectuados por la asociación garante, y siempre que esta la avale, la solicitud se remite a las autoridades competentes. Las autoridades aduaneras pueden conceder la autorización al solicitante si este supera los

controles fijados por ellas y por las asociaciones garantes.

La consulta entre la autoridad aduanera competente y la asociación garante se efectuará a través de la base de datos internacional TIR (ITDB).

IX.2.2.2.1. Controles de las autoridades aduaneras

Sin perjuicio de los controles que pueda llevar a cabo la asociación garante, corresponderá a las autoridades competentes examinar el cumplimiento del criterio de «inexistencia de infracciones graves o repetidas a la legislación aduanera o fiscal».

Aunque el calificativo «grave» se aplica con toda certeza a las infracciones penales, no debe excluirse la posibilidad de considerar también «graves» las infracciones civiles y administrativas, de conformidad con algunas prácticas nacionales.

Anexo 9, parte II, apartado 1, letra d), del Convenio TIR

Del mismo modo, el término «repetidas» no debe interpretarse exclusivamente como el número de infracciones cometidas, sino como su frecuencia durante un determinado período. Se propone considerar «repetidas» las infracciones cometidas en tres o más ocasiones en un período de cinco años.

IX.2.2.2.2. Control de la autorización

Notas explicativas 9.II.4 y 9.II.5 del Convenio TIR

Dado el papel tan esencial que desempeña el titular del cuaderno TIR en el régimen TIR, en particular, en su calidad de declarante, es importante mantener actualizada la lista de titulares del cuaderno TIR contenida en la base de datos internacional TIR (ITDB). Las autoridades competentes deben comunicar oportunamente al Consejo Ejecutivo TIR (TIRExB) información actualizada sobre la situación de los titulares del cuaderno TIR autorizados. Las autoridades aduaneras competentes deben introducir directamente en la ITDB la información sobre las autorizaciones y las revocaciones de autorizaciones para utilizar cuadernos TIR.

Anexo 9, parte II, apartados 4 y 5, del Convenio TIR

Ello implica un seguimiento permanente de las autorizaciones a fin de valorar si el titular del cuaderno TIR sigue pudiendo beneficiarse de la autorización y garantizar que las condiciones y los requisitos a los que esta se supedita sigan siendo los oportunos y necesarios.

Por otro lado, se recomienda la anulación de las autorizaciones no utilizadas en aquellos casos en que se observe que a lo largo de un

determinado período (por ejemplo, un año) no se han expedido cuadernos TIR al titular del cuaderno TIR. Las autoridades competentes deben registrar sin demora en la ITDB el fin de la actividad.

El seguimiento de la autorización debe realizarse conjuntamente con la asociación garante. En caso de que dicho seguimiento revele indicios de incumplimiento de la autorización, las autoridades competentes podrán contemplar su revocación.

Además, las asociaciones garantes cooperarán con las autoridades aduaneras competentes y solicitarán modificaciones (actualización de la información relativa a los titulares de cuadernos TIR autorizados) a través de la ITDB. Dichas solicitudes serán validadas por las autoridades aduaneras competentes.

IX.2.2.3. Revocación de la autorización

*Anexo 9, parte II,
apartado 6, del
Convenio TIR*

La asociación garante podrá denegar al titular del cuaderno TIR el permiso para utilizar la garantía TIR. Además, existen otras dos vías para denegarle al titular de un cuaderno TIR autorizado el acceso al régimen TIR:

- excluyéndole del régimen TIR de conformidad con lo dispuesto en el artículo 38 del Convenio TIR; o
- revocándole la autorización para utilizar los cuadernos TIR de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6, apartado 4, del Convenio TIR.

La autorización también puede ser revocada por la autoridad competente en respuesta a una solicitud del titular de un cuaderno TIR.

*Artículo 229 del
CAU*

La decisión que adopte una autoridad aduanera de un Estado miembro se aplicará en todo el territorio aduanero de la Unión a todas las operaciones TIR presentadas por ese titular del cuaderno TIR en una aduana para su admisión.

IX.2.2.3.1. Contraposición del uso del artículo 38 y del artículo 6, apartado 4

*Comentarios al
artículo 38 y anexo
9, parte II, del
Convenio TIR*

El artículo 6, apartado 4, prevé una sanción alternativa que, por diversas razones, es preferible a la del artículo 38. A primera vista, parecería que cualquier circunstancia de la que se derive una exclusión en virtud del artículo 38 puede dar lugar asimismo a una

revocación de la autorización de conformidad con el artículo 6, apartado 4, y el anexo 9, parte II.

*Artículo 38 del
Convenio TIR*

A los titulares del cuaderno TIR establecidos en la Unión se les aplica la revocación de la autorización prevista en el artículo 6, apartado 4, y el anexo 9, parte II, siempre que la revocación de un operador nacional sea definitiva. A los titulares del cuaderno TIR excluidos temporalmente o autorizados por otro Estado miembro u otras Partes contratantes fuera de la Unión solo se les puede aplicar el artículo 38.

IX.2.2.3.2. Aplicación del artículo 38 del Convenio TIR

El artículo 38 dispone la exclusión ya sea con carácter temporal o definitivo. El Convenio TIR no define ninguno de estos términos. La exclusión temporal debe entenderse como que la autorización está suspendida durante un período específico. Ello puede entrañar problemas logísticos para las Partes contratantes, que deberán efectuar controles más rigurosos durante el período de suspensión.

La decisión de excluir a un operador del régimen TIR reviste mucha gravedad, por lo que debe estar siempre plenamente justificada. En caso de que una infracción o irregularidad se considere lo suficientemente grave como para dar lugar a una exclusión, sería preferible que esta tuviera carácter definitivo. Ahora bien, es factible que un operador que haya sido excluido definitivamente vuelva a obtener una autorización más adelante en caso de que varíen las circunstancias.

Sin embargo, en determinadas circunstancias, la exclusión puede tener carácter meramente temporal, por ejemplo, cuando se estima que la irregularidad que ha motivado la decisión puede subsanarse en breve plazo (por ejemplo, retrasos en la presentación de los certificados de aprobación, problemas técnicos en los compartimentos de carga).

IX.2.2.3.3. Aplicación del artículo 6, apartado 4, del Convenio TIR

*Anexo 9, parte II,
del Convenio TIR y
nota explicativa
9.II.4*

Se revocará la autorización de cualquier titular del cuaderno TIR que ya no tenga derecho a ella (por ejemplo, por haber dejado de reunir los requisitos básicos para su obtención) o al que se haya dejado de considerar apto (por haber cometido infracciones graves o repetidas).

El Estado miembro que revoque la autorización no solo tendrá que notificarlo al titular del cuaderno TIR, sino también consignar la información directamente en la ITDB lo antes posible.

IX.2.2.3.4. Notificación a la Comisión Europea y a los Estados miembros

Artículo 229 del CAU

Las autoridades aduaneras competentes deberán registrar sin demora en la ITDB las exclusiones con arreglo al artículo 38 del Convenio TIR. Con dicho registro se considerará que la Comisión Europea y el resto de Estados miembros han sido notificados, tal como se contempla en el artículo 229, apartado 2, del CAU.

La exactitud de estos datos escapa al control de la Comisión Europea, por lo que los Estados miembros deben actuar con la debida cautela a la hora de denegar a un operador el acceso al régimen TIR. En caso de duda, habrá que ponerse en contacto con el centro de coordinación TIR del Estado miembro que haya notificado la exclusión.

IX.2.2.4. Notificación de las decisiones de restablecer el acceso al régimen TIR

Podrá ocurrir que un Estado miembro tenga que revocar su decisión de excluir a un titular de un cuaderno TIR o decida concederle nuevamente la autorización. Evidentemente, también en estos casos es importante que todos los Estados miembros sean informados al respecto. A tal fin, se aplicará también a esas decisiones el procedimiento de notificación mencionado anteriormente en el apartado IX.2.2.3.

IX.3. Garantías

En el presente apartado se facilita la siguiente información:

- introducción (apartado IX.3.1);
- importe de la garantía (apartado IX.3.2);
- cobertura de la garantía (apartado IX.3.3);
- responsabilidad de las asociaciones garantes de la Unión (apartado IX.3.4).

IX.3.1. Introducción

Artículo 3, letra b), artículo 6, apartado 1, artículo 8, apartados 3 y 4, y artículo 11 del Convenio TIR

El sistema de garantía internacional es otro de los pilares del régimen de tránsito aduanero TIR. La garantía tiene por finalidad asegurar, bajo cualquier circunstancia, los derechos aduaneros e impuestos en riesgo durante las operaciones de transporte TIR.

IX.3.2. Importe de la garantía

IX.3.2.1. Importe máximo de la garantía

Artículo 8, apartado 3, y nota explicativa 0.8.3 del Convenio TIR

Cada Parte contratante fija el límite monetario de la garantía por cuaderno TIR.

Artículo 163 del AE

A escala de la Unión, se ha acordado expresar este importe en euros y, en consecuencia, esta ha fijado como importe máximo 100 000 euros.

IX.3.2.2. Normas relativas al tipo de cambio

En relación con aquellos Estados miembros que no han adoptado el euro como moneda, son de aplicación las siguientes normas:

Artículo 53, apartado 2, del CAU

a) A efectos del Acuerdo/Compromiso, el importe máximo pagadero por cuaderno TIR deberá ser equivalente al contravalor de 100 000 euros en moneda nacional. El Banco Central Europeo fija los tipos que se utilizan para esta conversión una vez al año el primer día hábil del mes de octubre y se publican en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Este tipo se aplicará a partir del 1 de enero del año siguiente.

Artículo 53, apartado 1, letra b), del CAU

b) En caso de que haya que ejecutar la garantía, el tipo de cambio utilizado deberá ser el aplicable el día de la aceptación del cuaderno TIR en la aduana de partida o entrada. Estos tipos se fijarán una vez al mes y se publicarán en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 48, apartado 1, del AE

IX.3.3. Cobertura de la garantía

Artículo 2 del Convenio TIR

El Convenio TIR no establece distinciones respecto de las mercancías que pueden transportarse al amparo de un cuaderno TIR.

No obstante, la cadena de garantía internacional no cubre los productos alcohólicos ni las labores del tabaco que se enumeran más adelante. Esta limitación se aplica independientemente de las cantidades de mercancías de que se trate. Así pues, el importe máximo de la garantía mencionado anteriormente en el apartado IX.3.2.1 se aplicará al transporte de todas las mercancías distintas de los siguientes productos alcohólicos y labores del tabaco:

Código SA	Descripción del producto
2207.10	Alcohol etílico sin desnaturalizar con grado alcohólico volumétrico superior o igual al 80 % vol
2208	Igual que el producto anterior pero con un grado alcohólico volumétrico inferior al 80 % vol
2402.10	Cigarros (puros), incluso despuntados, y cigarritos (puritos), que contengan tabaco
2402.20	Cigarrillos que contengan tabaco
2403.11 y 2403.19	Tabaco para fumar, incluso con sucedáneos de tabaco en cualquier proporción

IX.3.4. Responsabilidad de las asociaciones garantes de la Unión

<i>Artículo 228 del CAU</i>	A efectos de aplicación del régimen TIR, la Unión se considerará un único territorio. No obstante, cada Estado miembro cuenta, como mínimo, con una asociación garante nacional.
<i>Artículo 164 del AE</i>	Una notificación de no ultimación debidamente efectuada por las autoridades aduaneras a su asociación garante con arreglo al Convenio TIR surtirá los mismos efectos jurídicos que si hubiera sido efectuada a otra asociación garante por sus propias autoridades aduaneras.
<i>Artículo 11, apartado 1, del Convenio TIR</i>	

IX.4. Trámites en la aduana de partida o entrada

En el presente apartado se facilita la siguiente información:

- introducción (apartado IX.4.1);
- aceptación de la información recogida en el cuaderno TIR

(apartado IX.4.2);

- seguridad de los vehículos o contenedores (apartado IX.4.3);
- trámites en la aduana de partida o de entrada (apartado IX.4.4);
- carga intermedia (apartado IX.4.5);
- discrepancias (apartado IX.4.6).

IX.4.1. Introducción

*Artículo 1, letra k),
del Convenio TIR*

*Manual TIR,
sección 1.2*

La aduana de partida desempeña dos funciones fundamentales claramente diferenciadas. Dichas funciones cubren los tres pilares restantes del régimen TIR. La primera función es aceptar el cuaderno TIR, garantizar la seguridad material del vehículo de carretera o contenedor y aplicar los controles aduaneros.

*Artículo 228 del
CAU*

La segunda, igualmente importante, está relacionada con la ultimación (véase el apartado IX.5.2) de la operación TIR y, en su caso, el cobro de los derechos e impuestos (véase el apartado 6.4). Dado que la Unión se considera un territorio único a efectos de aplicación de las disposiciones que regulan la utilización del cuaderno TIR, el papel desempeñado y la responsabilidad asumida por la aduana de partida de la Unión serán particularmente importantes.

*Artículo 273,
apartado 1, del AE*

El sistema electrónico de tránsito de la Unión Europea que ha de utilizarse para el intercambio de mensajes en el marco del régimen TIR es el Nuevo Sistema de Tránsito Informatizado (NCTS) que ya se está empleando en el tránsito de la Unión.

*Artículo 276 del
AE*

Dentro del territorio aduanero de la Unión, la finalización/ultimación de la operación TIR entre las aduanas de partida o entrada y las aduanas de destino o salida se acelera sustituyendo la devolución de la parte pertinente de la hoja n.º 2 por el envío de los siguientes mensajes: «Aviso de Llegada» (IE006) y «Resultados del Control» (IE018).

Nota:

El NCTS solo se utiliza para las operaciones TIR efectuadas dentro de la Unión (es decir, no en países de tránsito común). En el caso de un transporte TIR que entre en la Unión procedente de un tercer país

y que vaya a efectuar parte de su trayecto por un país no perteneciente a la Unión antes de volver a entrar en ella, el titular (o su representante) será el responsable de presentar los datos del cuaderno TIR a fin de iniciar la operación TIR en cada aduana de entrada en la Unión.

Véase un ejemplo en el anexo IX.8.9.

IX.4.2. Aceptación de la información recogida en el cuaderno TIR

*Artículo 273 del
AE*

Deberá utilizarse el NCTS para el intercambio de la información recogida en el cuaderno TIR correspondiente a las operaciones TIR **y para el cumplimiento de los trámites aduaneros de los regímenes de tránsito de la Unión.**

El intercambio de mensajes electrónicos de la información del cuaderno TIR se produce a tres niveles:

- entre el titular del cuaderno TIR y la aduana (dominio externo);
- entre las aduanas de un país (dominio nacional); y
- entre las diferentes administraciones de aduanas nacionales y la Comisión Europea (dominio común).

En general, a la hora de presentar los datos de un cuaderno TIR por medios electrónicos, su titular dispone de las siguientes opciones dependiendo del Estado miembro de que se trate:

- introducción directa de datos por parte del operador (incluida la introducción a través de un sitio de internet de la aduana);
- intercambio electrónico de datos (IED);
- introducción de los datos en la aduana (en una terminal a disposición de los operadores);
- a través de una interfaz desarrollada por el organismo internacional (por ejemplo, la aplicación EPD de la IRU).

En el anexo IX.8.4 se describe la utilización del cuaderno TIR sin intercambio de información del cuaderno TIR para la operación TIR en caso de fallo temporal de los sistemas electrónicos (procedimiento de emergencia).

Aunque el titular del cuaderno TIR está obligado a presentar los

*Artículo 274 del
AE*

datos del cuaderno TIR en la aduana de partida o de entrada utilizando el NCTS, a fin de evitar cualesquiera consecuencias jurídicas derivadas de la discrepancia entre el mensaje electrónico y los datos del cuaderno TIR, las autoridades aduaneras de la Unión deben seguir cumplimentando dicho cuaderno de conformidad con el Convenio TIR.

*Anexo I del
Convenio TIR*

En caso de discrepancia entre los datos del cuaderno TIR y el NCTS, prevalecerá la información que figure en el cuaderno TIR propiamente dicho y el titular del cuaderno TIR deberá corregir los datos electrónicos para atenerse a ella.

*Anexo 10, apartado
4, del Convenio
TIR*

Cada cuaderno TIR tiene un número de referencia único. Un cuaderno TIR puede estar compuesto de 4, 6, 14 o 20 hojas. Se emplea un par de hojas por Parte contratante. El número de hojas indica el número de Partes contratantes por las que puede transitarse, incluidas las Partes contratantes de partida y de destino.

Resulta importante garantizar que solo se acepten cuadernos TIR válidos. La lista de cuadernos TIR no válidos que elabora el organismo internacional puede descargarse desde su base de datos electrónica.

La IRU es responsable de la impresión y distribución del cuaderno TIR y ha adoptado algunas medidas de seguridad a fin de permitir el reconocimiento de un cuaderno falso o falsificado. Entre estas medidas cabe mencionar:

- la inclusión del logotipo de un camión grabado en relieve sobre la cubierta;
- la utilización de tinta termocrómica para la impresión;

Un código de barras que se corresponde con el número alfanumérico del cuaderno TIR.

*Artículo 12 del
Convenio TIR*

Ahora bien, incluso un cuaderno TIR auténtico puede no resultar válido, por ejemplo, si no ha sido firmado y sellado por la asociación que lo ha expedido o si la fecha de validez que figura en la casilla 1 de su cubierta ha expirado.

Al igual que en todos los demás controles aduaneros, el grado y la intensidad de los controles previos a la aceptación de un cuaderno TIR se determinarán en función de un análisis de riesgos. Dichos controles incluirán la comprobación de que todas las mercancías

cargadas están cubiertas por la garantía (véase el apartado IX.3.3).

IX.4.3. Seguridad de los vehículos o contenedores

*Anexo 2 del
Convenio TIR*

Dado que rige el principio de mutuo reconocimiento de los controles aduaneros, resulta fundamental que la aduana de partida garantice que el vehículo o contenedor haya sido autorizado para el transporte de mercancías al amparo de un cuaderno TIR. En la mayoría de los casos, y de conformidad con el análisis de riesgos, esta práctica se limita al examen del certificado de aprobación del vehículo. Sin embargo, es preciso tener en cuenta que dichos certificados pueden falsificarse fácilmente. Sin certificado de aprobación o con uno que no sea válido, la operación TIR no podrá iniciarse.

IX.4.3.1. Recomendación sobre el uso de un sistema de códigos para informar de los defectos en las observaciones del certificado de aprobación

*Anexos 2, 3 y 4 del
Convenio TIR*

El 11 de junio de 2015, el Comité Administrativo del Convenio TIR decidió recomendar a las autoridades aduaneras que, cuando registren defectos en el cuadro n.º 10 del certificado de aprobación, complementen la escritura manual con un sistema de códigos que indique el lugar y el tipo de cualquier defecto. El sistema de códigos uniforme especificado en esta Recomendación será utilizado por todas las autoridades aduaneras de la Unión. No obstante, el hecho de que en el cuadro n.º 10 del certificado de aprobación no se especifique ningún código no impedirá la aceptación de un certificado de aprobación, siempre y cuando se cumplan las disposiciones del anexo 3 del Convenio TIR.

IX.4.4. Trámites en la aduana de partida o de entrada

*Artículo 276 del
AE*

Además de la presentación del cuaderno TIR, de todos los documentos de acompañamiento necesarios, del vehículo y de las mercancías, el titular del cuaderno TIR o su representante se encargan de entregar a la aduana de partida o de entrada los datos del cuaderno TIR en el NCTS con el mensaje «Datos de la declaración» (IE015) aplicando las normas y códigos específicos para las declaraciones de tránsito electrónicas.

*Apéndice C2 del
ADT*

En el anexo IX.8.2 se establece la correspondencia entre los datos del cuaderno TIR y los elementos informativos del NCTS.

Anexo B del AD

Anexo B del AE

Las aduanas de destino o de salida en la Unión en las que deban presentarse las mercancías para finalizar la operación TIR figuran en la base de datos de aduanas de la UE. La dirección del sitio web es:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/col/col_search_home.jsp?Lang=en

El NCTS valida automáticamente la declaración. La validación podrá incluir una verificación del número de identificación del titular del cuaderno TIR a través de la ITDB. Las declaraciones incorrectas, incompletas o no compatibles se rechazan mediante el mensaje «Rechazo de la declaración» (IE016).

Cuando la declaración es aceptada por las autoridades aduaneras, el sistema genera un número de referencia maestro (NRM) que se asigna a la operación TIR y que se comunica al titular del cuaderno TIR o a su representante mediante el mensaje «Asignación del NRM» (IE028).

La declaración adoptará el estado «Aceptada» y la aduana de partida o de entrada fijará un plazo para presentar las mercancías en la aduana de destino o de partida (véase el apartado 4.4.6) y adoptará una decisión sobre el control de las mercancías/vehículo, incluidos los precintos del vehículo.

La aduana de partida o de entrada puede comprobar la validez del número de identificación del titular del cuaderno TIR utilizando uno de los siguientes métodos:

*Artículo 276 del
AE*

- automáticamente, durante la aceptación de la declaración conectando su sistema nacional de tránsito a la ITDB;
- manualmente, antes de la autorización de una operación TIR a través de la ITDB;
- manualmente a través de la ITDB en caso de procedimiento de emergencia, tal como se describe en el anexo IX.8.4.

Para la modificación, anulación y comprobación de la declaración electrónica, véase el Manual de Tránsito, parte IV, capítulo 2.

IX.4.4.1. Uso adecuado del cuaderno TIR

El ejemplo de cumplimentación correcta del cuaderno TIR debería complementarse con indicaciones sobre la adecuada utilización del mismo. En el anexo 8.3 se aportan instrucciones detalladas sobre cómo cumplimentar el cuaderno TIR, así como sobre la tramitación

de sus hojas en las diversas aduanas (de partida, de tránsito o de destino).

Asimismo, la aduana de partida debe poner extremo cuidado en cumplimentar de forma adecuada la cubierta del cuaderno TIR.

IX.4.4.2. Recomendación relativa a la utilización del código SA

Resoluciones y Recomendaciones del Manual TIR El 31 de enero de 2008, el Comité Administrativo del Convenio TIR de 1975 decidió recomendar que los titulares de cuadernos TIR indicasen el código SA de seis dígitos en la casilla 10 del manifiesto de mercancías, en la hoja no prevista para uso aduanero (hoja amarilla) del cuaderno TIR, además de hacer una descripción de las mismas.

Las aduanas de partida de la Unión aceptarán asimismo la inclusión del código SA en las hojas del cuaderno TIR previstas para uso aduanero y entre los datos del cuaderno TIR electrónico.

Es preciso subrayar que el titular del cuaderno TIR no está obligado a introducir el código SA.

En los casos en que se haga constar el código SA, las autoridades aduaneras de la aduana de partida o de entrada deberán controlar si el código SA indicado se corresponde con el que figura en otros documentos aduaneros, comerciales o de transporte.

IX.4.4.3. Prueba del estatuto aduanero de mercancías de la Unión

Artículos 119 y 127 del AD Cuando un cuaderno TIR, utilizado como documento único de transporte expedido en un Estado miembro, cubra las mercancías de la Unión traídas de otro Estado miembro a través del territorio de un tercer país, el titular del cuaderno TIR podrá indicar el código «T2L» (o «T2LF» para las mercancías de la Unión transportadas hacia, desde o entre territorios fiscales especiales) junto con su firma (casilla 10) en el apartado «manifiesto de mercancías» de todas las hojas pertinentes del cuaderno TIR, a fin de demostrar el estatuto aduanero de mercancías de la Unión.

Artículo 207 del AE

Cuando el cuaderno TIR cubra también mercancías no pertenecientes a la Unión, el código «T2L» o «T2LF» y la firma se introducirán de forma que quede claro que se corresponden exclusivamente con las mercancías de la Unión.

La aduana de partida autenticará el código «T2L» o «T2LF» en

todas las hojas pertinentes del cuaderno TIR mediante el sello y la firma del funcionario competente.

IX.4.4.4. Presentación de una garantía

A fin de que pueda procederse al levante de las mercancías para la operación TIR, es preciso que exista una garantía. Para las operaciones TIR, la garantía se presenta en forma de cuaderno TIR válido. En el NCTS se utiliza el tipo de garantía B y el número de cuaderno TIR. En el apartado IX.3 se recoge información adicional sobre las garantías.

IX.4.4.5. Precintado de vehículos o contenedores

*Artículo 19 del
Convenio TIR*

Es preciso asimismo prestar atención al precintado de los vehículos o contenedores. Resulta fundamental controlar el número de precintos aduaneros que van a colocarse y la ubicación exacta de los mismos examinando el certificado de aprobación (punto 5) y las fotografías (o croquis) correspondientes. Si la aduana de partida lo considera necesario, podrá fijar un número superior de precintos a fin de evitar cualquier apertura no autorizada del compartimento de carga.

*Anexo 2 del
Convenio TIR*

Los precintos aduaneros que coloque la aduana de partida deberán aplicarse de forma correcta y los ya colocados deberán ser controlados minuciosamente por la aduana de entrada con objeto de detectar cualquier intervención ilícita. En el marco del régimen TIR no se acepta la sustitución de los precintos de aduanas por los del exportador o el transportista.

IX.4.4.6. Plazos

*Artículos 276 y 278
del AE*

La aduana de partida o entrada fijará un plazo para presentar las mercancías en la aduana de destino o salida.

Este plazo prescrito por dicha aduana será vinculante para las autoridades aduaneras de los Estados miembros en cuyo territorio penetren las mercancías durante la operación TIR. Los Estados miembros en cuestión no podrán modificar el plazo prescrito.

En caso de que las mercancías se presenten a la aduana de destino o salida tras la expiración del plazo fijado por la aduana de partida o entrada, se considerará que el titular del cuaderno TIR ha cumplido el plazo cuando él mismo o el transportista demuestre a satisfacción

de la aduana de destino o salida que no es responsable del retraso.

Al fijar el plazo, la aduana de partida o entrada tendrá en cuenta:

- el medio de transporte que vaya a utilizarse;
- el itinerario;
- la legislación de transportes o de cualquier otro tipo que pueda afectar a la fijación de un plazo (por ejemplo: legislación social o medioambiental que afecte al modo de transporte, reglamentos de transporte en materia de horas de trabajo y períodos de descanso obligatorios para los conductores);
- cualquier información comunicada por el titular del cuaderno TIR, en su caso.

IX.4.4.7. Itinerario de las mercancías que circulen en el marco de una operación TIR

Artículo 275 del AE Cuando la aduana de partida o entrada lo considere necesario (por ejemplo, para el transporte de mercancías que presentan un riesgo añadido), fijará un itinerario obligatorio para el transporte teniendo en cuenta toda la información pertinente comunicada por el titular del cuaderno TIR.

No resulta factible determinar el itinerario exacto que debe seguirse. No obstante, se indicará, como mínimo, en la casilla n.º 22 del cuaderno TIR y en el NCTS qué Estados miembros van a atravesarse.

En general, cabe esperar que las mercancías objeto de una operación TIR, en particular, cuando se trate de animales vivos o de bienes perecederos, sean transportadas a su lugar de destino utilizando el itinerario más racional desde el punto de vista económico.

IX.4.4.8. Levante para una operación TIR

Artículo 276 del AE La operación TIR será objeto de levante tras la aceptación de la información que figura en el cuaderno TIR y una vez realizados los controles necesarios. La aduana de partida o de entrada deberá notificar al titular del cuaderno TIR el levante de las mercancías para la operación TIR.

La aduana de partida registrará el NRM de la operación TIR en el cuadro 2 (debajo del n.º) de la matriz n.º 1 del cuaderno TIR y lo devolverá al titular del cuaderno TIR o a su representante.

No es obligatorio que el documento de acompañamiento de tránsito

*Artículo 184 del
AD*

(DAT) ni el documento de acompañamiento de tránsito/seguridad (DATS) acompañe a las mercancías con el cuaderno TIR siempre que el NRM del cuaderno TIR sea fácilmente legible o que se facilite el NRM a las autoridades aduaneras por cualquier otro medio (por ejemplo, en forma de código de barras o que se muestre en un dispositivo electrónico o móvil).

Sin embargo, el titular de un cuaderno TIR puede solicitar a la aduana de partida o de entrada que le facilite el DAT o el DATS en la forma establecida por dicha aduana (impresa o en formato electrónico).

La aduana de partida o de entrada separará la hoja n.º 1 del cuaderno TIR y la conservará, tras haberle atribuido el NRM.

*Artículo 276 del
AE*

En el momento del levante de las mercancías, el NCTS genera automáticamente el mensaje «Aviso anticipado de llegada» (IE001) a la aduana de destino o de salida. Podrá enviarse asimismo al titular del cuaderno TIR o a su representante el mensaje externo «Levante para el tránsito» (IE029).

IX.4.5. Carga intermedia

*Artículo 18 del
Convenio TIR*

Un transporte TIR puede efectuarse, como máximo, a través de cuatro ⁽⁹²⁾ aduanas de partida o de destino.

En caso de que se carguen mercancías adicionales en la aduana intermedia en tránsito, dicha aduana deberá desempeñar tanto la función de aduana de destino como la de aduana de partida por lo que respecta a la utilización del cuaderno TIR y de los datos que en él se incluyen.

Es preciso seguir el procedimiento descrito anteriormente en el apartado 4.4; en particular, se clausurará la operación precedente en el NCTS y se enviarán los mensajes IE06 e IE018 (véase el apartado IX.5.3).

Tras la carga de las mercancías adicionales, el titular del cuaderno TIR se encargará de presentar una nueva declaración con la información del cuaderno TIR en el NCTS con todos los pormenores de los envíos anteriores [como la referencia del

⁽⁹²⁾ Podrán ser hasta ocho en caso de que en marzo de 2022 entren en vigor las modificaciones de la notificación del depositario C.N.99.2021.TREATIES-XI.A.16.

documento anterior (NRM)]. Véase un ejemplo en el anexo IX.8.9.

IX.4.5.1. Suspensión temporal del transporte TIR

*Artículo 26 del
Convenio TIR*

*Comentarios a los
artículos 2 y 26 del
Convenio TIR*

*Artículo 26,
apartado 2, del
Convenio TIR*

La suspensión de un transporte TIR, aun cuando revista carácter temporal, supone la supresión de la garantía TIR para la parte del trayecto en suspenso. Un transporte TIR deberá suspenderse si se efectúa en una Parte no contratante del Convenio TIR. Cuando una parte del trayecto de un transporte TIR no se realice por carretera (por ejemplo, un trayecto marítimo que lleva aparejado un procedimiento de tránsito más sencillo o que no exige ningún procedimiento), el titular del cuaderno TIR podrá solicitar a las autoridades aduaneras la suspensión del transporte TIR para esa parte del trayecto y su restablecimiento cuando finalice.

*Artículo 26,
apartado 3, del
Convenio TIR*

En esos casos, se llevarán a cabo los controles y los trámites respectivos de las aduanas de salida y de entrada. Véanse los apartados IX.4.4 y IX.5.3.

*Comentarios a los
artículos 2 y 26 del
Convenio TIR*

Sin embargo, en el territorio de una Parte contratante, podrá aplicarse el procedimiento TIR a un tramo del trayecto que no se realice por carretera (por ejemplo, por ferrocarril) cuando las autoridades aduaneras estén capacitadas para garantizar la ejecución de los controles y trámites necesarios para lograr un inicio y una terminación correctos del procedimiento en las aduanas de entrada y de salida (y destino, en su caso).

IX.4.6. Discrepancias

IX.4.6.1. Tratamiento de las discrepancias

Existen, básicamente, tres tipos de discrepancias o irregularidades en relación con las mercancías:

- falta de mercancías;
- exceso de mercancías;
- descripción incorrecta de las mercancías.

La forma de tratar esas discrepancias variará en función de que la irregularidad haya sido detectada por la aduana de partida o por la aduana de entrada y de que también afecten a una declaración de exportación.

IX.4.6.2. Discrepancias detectadas por la aduana de partida

*Artículo 40 del
Convenio TIR*

Las irregularidades detectadas por la aduana de partida antes de la aceptación del cuaderno TIR y de la introducción de los datos correspondientes al mismo deben considerarse irregularidades asociadas al anterior régimen aduanero, por ejemplo, el régimen de depósito aduanero, de depósito temporal o de levante de mercancías para la exportación. Es probable que ese sea el caso cuando la discrepancia esté relacionada con la descripción y la cantidad de mercancías, cuando no se haya hecho sino plasmar la información correspondiente al régimen aduanero anterior en el cuaderno TIR y en los datos en él recogidos.

Ahora bien, en determinadas circunstancias, las irregularidades tienen carácter fraudulento y denotan una mala utilización o un abuso de los regímenes de tránsito y TIR, por ejemplo, cuando las mercancías que presentan mayores riesgos se describen como si fueran otras distintas. En esos casos resulta oportuno sancionar a las partes responsables con arreglo a las normas nacionales.

IX.4.6.3. Discrepancias detectadas por la aduana de entrada

*Artículo 23 del
Convenio TIR*

Las autoridades aduaneras de la aduana de entrada solo examinarán en circunstancias especiales las mercancías, bajo precinto, al amparo del régimen de transporte TIR. En caso de procederse al examen, las autoridades aduaneras harán constar los nuevos precintos colocados y, en su caso, los resultados de los controles en las hojas restantes del cuaderno TIR y en las correspondientes matrices, así como en el NCTS.

*Artículo 24 del
Convenio TIR*

*Artículo 8,
apartado 5, del
Convenio TIR*

Las irregularidades detectadas por la aduana de entrada deberán tratarse caso por caso. Si se detectan mercancías no declaradas en el compartimento de carga precintado de un vehículo de transporte por carretera, el principal responsable directo será el titular del cuaderno TIR, al que se reclamará el pago de la deuda aduanera. A efectos fiscales, la cantidad asegurada está cubierta por la garantía del cuaderno TIR y la responsabilidad recae sobre la asociación garante.

*Artículo 8,
apartado 7, del
Convenio TIR*

*Artículo 79 del
CAU*

Si, por cualquier motivo, no puede autorizarse la continuación de la operación TIR, por ejemplo, debido a que la importación de mercancías se halla limitada o prohibida, deberán quedar retenidas en la frontera.

Por otro lado, si la operación TIR puede continuar, los datos correspondientes a las mercancías detectadas deberán anotarse en las hojas restantes del cuaderno TIR (casilla «Reservado para la Administración»). La anotación en la casilla «Reservado para la Administración» deberá ser la siguiente: «Mercancías en exceso: artículo 8, apartado 5, del Convenio TIR», seguida de la descripción de las mercancías detectadas y de su cantidad.

El titular del cuaderno TIR deberá corregir los datos en consecuencia en el NCTS, antes de su aceptación por parte de la aduana de entrada.

Cuando se descubran mercancías en exceso que no estén contenidas en el compartimento de carga precintado, deberán considerarse mercancías de contrabando introducidas ilegalmente en la Unión y su descubrimiento deberá dar lugar a las acciones oportunas. En ese caso, no se exigirá a la asociación garante el pago de ningún derecho o impuesto que pueda generarse, aun cuando el conductor o el titular del cuaderno TIR puedan ser considerados deudores a efectos aduaneros.

IX.5. Trámites en la aduana de destino o de salida

En el presente apartado se facilita la siguiente información:

- introducción (apartado IX.5.1);
- ultimación de la operación TIR en la aduana de partida (apartado IX.5.2);
- trámites en la aduana de destino o de salida (apartado IX.5.3);
- cambio de aduana de destino o de salida (apartado IX.5.4);
- incidencias durante el trayecto y utilización del acta de comprobación (apartado IX.5.5);
- irregularidades (apartado IX.5.6);
- sistema de control de los cuadernos TIR (apartado IX.5.7);
- descarga intermedia (apartado IX.5.8);
- utilización del cuaderno TIR para la devolución de las

mercancías (apartado IX.5.9).

IX.5.1. Introducción

La aduana de destino o de salida tiene una responsabilidad fundamental a la hora de garantizar una finalización rápida de la operación TIR.

IX.5.2. Ultimación de la operación TIR por parte de la aduana de partida o de entrada

La ultimación de la operación TIR por parte de las autoridades competentes en la aduana de partida o de entrada reviste una gran importancia, ya que pone fin de forma efectiva a la responsabilidad de la asociación garante.

*Artículo 10,
apartado 2, del
Convenio TIR*

La operación TIR solo podrá ultimarse si ha sido concluida correctamente.

*Artículo 215,
apartado 2, del
CAU*

*Artículo 1, letra e),
del Convenio TIR*

La acción de ultimar la operación TIR es implícita en el sentido de que la aduana de partida o de entrada no adopta ninguna decisión formal ni emprende acción alguna. Tampoco se efectúa ninguna notificación formal a la asociación garante para confirmar la ultimación. El titular del cuaderno TIR y la asociación garante pueden considerar ultimada la operación TIR, salvo notificación en contrario.

IX.5.3. Trámites en la aduana de destino o de salida

*Artículos 278 a 279
del AE*

Una vez presentadas las mercancías, el vehículo, el cuaderno TIR y el NRM de la operación TIR en los plazos fijados por la aduana de partida o de entrada, la aduana de destino o de salida controlará la colocación de los precintos y utilizará el NRM para extraer del NCTS los datos y registrarlos.

Se remitirá a la aduana de partida o de entrada el mensaje «Aviso de llegada» (IE006) a fin de informarla de la llegada del envío.

*Artículo 277 del
AE*

Una vez efectuados los controles oportunos, basados en la información que figura en el mensaje «Aviso anticipado de llegada» (IE001), la aduana de destino o de salida enviará el mensaje

«Resultados del control» (IE018), utilizando los códigos adecuados, a la aduana de partida o de entrada. Este mensaje deberá incluir, además, cualquier información introducida en el acta de comprobación y la matriz n.º 1 del cuaderno TIR durante el transporte. La información puede hacer referencia, por ejemplo, a transbordos, nuevos precintos, incidencias o accidentes (véase el apartado IX.5.5).

La aduana de destino separa y conserva las dos partes de la hoja n.º 2 del cuaderno TIR y efectúa anotaciones en la matriz del cuaderno para devolverlo a continuación al titular.

*Artículo 274 del
AE*

Cuando se haya procedido al levante de las mercancías para una operación TIR en el NCTS en la aduana de partida o de entrada, pero el sistema de la aduana de destino o salida no esté operativo en el momento de la llegada de dichas mercancías, la aduana de destino o de salida llevará a cabo los controles necesarios y finalizará el régimen basándose en la hoja n.º 2 del cuaderno TIR.

La introducción de datos en el NCTS será efectuada posteriormente por la aduana de destino o de salida, cuando el sistema vuelva a funcionar, a fin de permitir a la aduana de partida o de entrada ultimar la operación en el NCTS.

*Artículo 274 del
AE*

Cuando, en la aduana de partida o de entrada, se haya procedido al levante de las mercancías para la operación TIR sin intercambio de datos del cuaderno TIR para la operación TIR en el caso de un fallo temporal, basándose exclusivamente en el cuaderno TIR, la aduana de destino o de salida finalizará el régimen tomando como base la hoja n.º 2 del cuaderno TIR y devolviendo la parte pertinente a la aduana de partida o de entrada.

*Artículo 279,
apartado 4, del AE*

La aduana de destino deberá visar el cuaderno TIR cumplimentando la matriz n.º 2 y conservando la hoja n.º 2. Tras el visado, la aduana de destino restituirá el cuaderno TIR al titular del cuaderno TIR. Si el titular del cuaderno TIR no se hallara presente, el cuaderno TIR deberá devolverse a la persona que lo haya presentado y que se considere que actúa en su nombre.

IX.5.4. Cambio de la aduana de destino o de salida

*Artículo 1, letra l),
del Convenio TIR*

El Convenio TIR autoriza al titular del cuaderno TIR a presentar las mercancías y el cuaderno TIR y a finalizar la operación TIR en otra aduana de destino o de salida diferente de la declarada en un principio. Esa aduana se convierte entonces en la aduana de destino

Artículo 278,

apartado 3, del AE o de salida.

Dado que el NCTS indicará que la aduana de destino o de salida efectiva no ha recibido un mensaje de «Aviso anticipado de llegada» (IE001) en relación con el NRM presentado, la aduana enviará el mensaje «Solicitud de aviso anticipado de llegada» (IE002).

La aduana de partida o de entrada responderá enviando el mensaje «Respuesta a la solicitud de aviso anticipado de llegada» (IE003), mediante el que comunicará los datos del mensaje «Aviso anticipado de llegada» (IE001). La aduana de destino o de salida podrá entonces enviar el mensaje «Aviso de llegada» (IE006) y proseguirá con más acciones (véase el apartado IX.5.3).

La aduana de partida o de entrada, una vez recibido el mensaje «Aviso de llegada» (IE006), informará a la aduana declarada de destino o de salida, con el mensaje «Expedición del aviso de llegada» (IE024), de que las mercancías llegaron a otra aduana de destino o de salida.

Si la aduana de partida o de entrada no localiza la operación a través del NRM, incluirá en el mensaje «Respuesta a la solicitud de aviso anticipado de llegada» (IE003) las razones (códigos 1 a 4) por las que no puede enviarse el «Aviso anticipado de llegada» (IE001).

Dicha negativa podrá explicarse por las siguientes razones:

código 1: la operación TIR ya se ha presentado en otra aduana de destino o de salida;

código 2: la operación TIR ha sido suspendida por la aduana de partida o de entrada;

código 3: no se puede identificar el NRM (por razones técnicas o debido a irregularidades); o

código 4: otros motivos.

(Véase la explicación de los códigos en la parte I.4.4.5).

La aduana de destino o de salida examinará el motivo de la negativa y, si dicho motivo lo permite, finalizará la operación TIR y arrancará y conservará las dos partes de la hoja n.º 2 del cuaderno TIR. Además, efectuará anotaciones en la matriz n.º 2 del cuaderno TIR y devolverá la parte apropiada de la hoja n.º 2 a la aduana de

partida o de entrada y el cuaderno a su titular.

IX.5.5. Incidencias durante la circulación de las mercancías y utilización del acta de comprobación

*Artículo 25 del
Convenio TIR*

Si como consecuencia de un accidente ocurrido durante el trayecto se rompiesen los precintos aduaneros o se destruyesen o resultasen dañadas las mercancías, el transportista se pondrá inmediatamente en contacto con las autoridades aduaneras o, si no fuera posible, con cualquier otra autoridad competente del país en que se encuentre el envío.

*Artículo 277 del
AE*

Si el transportista se vio obligado a modificar el itinerario marcado por la aduana de partida o de entrada debido a circunstancias ajenas a su control o si la incidencia o el accidente, en el sentido del artículo 25 del Convenio TIR, se produjo en el territorio aduanero de la Unión, el transportista presentará las mercancías, el vehículo, el cuaderno TIR y el NRM a la autoridad aduanera más próxima del Estado miembro en cuyo territorio se encuentra el medio de transporte.

Las autoridades en cuestión elaborarán cuanto antes el acta de comprobación adjunta al cuaderno TIR.

Cuando se produzca un accidente que haga necesario el traslado de la carga a otro vehículo, dicho traslado solo podrá efectuarse en presencia de la autoridad competente en cuestión. Dicha autoridad elaborará un acta de comprobación.

*Nota explicativa
del artículo 29 del
Convenio TIR*

Salvo que el cuaderno TIR incluya la mención «Mercancías pesadas y voluminosas», el vehículo o el contenedor de sustitución deberá haber sido autorizado para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero.

Además, deberá ir precintado, indicándose en el acta de comprobación toda la información relacionada con los precintos colocados.

No obstante, cuando no se disponga de un vehículo o contenedor autorizado, las mercancías podrán trasladarse a uno no autorizado, siempre que se aporten las necesarias garantías. En este último caso, las autoridades aduaneras tendrán que evaluar si pueden permitir que prosiga el transporte al amparo del cuaderno TIR en ese vehículo o contenedor.

En caso de peligro inminente que exija una descarga inmediata, total o parcial, de las mercancías, el transportista podrá actuar por propia iniciativa sin esperar la intervención de las autoridades aduaneras. Le corresponderá entonces demostrar a dichas autoridades que se ha visto obligado a tomar tal medida a fin de preservar el vehículo o contenedor o la carga. Una vez que se hayan aplicado las medidas cautelares y el peligro haya pasado, el transportista deberá efectuar una notificación a las autoridades aduaneras sin demora a fin de que se pueda proceder a la comprobación de los hechos, al examen de la carga, al precintado del vehículo o contenedor y a la elaboración del acta de comprobación.

La aduana de destino o de salida enviará el mensaje «Resultados del control» (IE018) haciendo constar en él toda la información disponible sobre la incidencia que se haya incluido en el acta de comprobación y el cuaderno TIR.

El acta de comprobación se mantendrá unida al cuaderno TIR.

IX.5.6. Irregularidades constatadas en la aduana de destino o de salida

IX.5.6.1. Irregularidades en las mercancías

*Artículo 8,
apartado 5, del
Convenio TIR*

Las irregularidades detectadas por la aduana de destino o de salida deberán tratarse caso por caso. Cuando las mercancías no declaradas se encuentren en el compartimento de carga precintado del vehículo de transporte por carretera, quedarán cubiertas, a efectos fiscales, por la garantía del cuaderno TIR, y la asociación garante asumirá la responsabilidad del pago de la deuda. Será preciso introducir una anotación en el cuaderno TIR, en particular, en la casilla 27 de la hoja n.º 2 y en la casilla 5 de la matriz n.º 2.

La anotación reizará del siguiente modo: «Mercancías en exceso: artículo 8, apartado 5, del Convenio TIR», seguida de la descripción de las mercancías y de su cantidad. En el NCTS, la aduana de destino o de salida enviará el mensaje «Resultados del control» (IE018) con el código «B» y la mención «en espera de la resolución de discrepancias» solicitando a la aduana de partida o de entrada que proceda a una investigación.

La operación se encontrará entonces en «espera de resolución» en la aduana de partida o de entrada.

Una vez se haya resuelto la cuestión, la aduana de partida o de

entrada utilizará el mensaje «Notificación de resolución de discrepancias» (IE020) para informar a la aduana de destino o de salida. Se procederá entonces al levante de las mercancías y la aduana de partida ultimaré la operación.

Cuando las irregularidades estén relacionadas con la falta de mercancías o con una descripción incorrecta de las mismas, habrá que aplicar medidas semejantes en lo relativo a la anotación en el cuaderno TIR y al envío de mensajes en el NCTS.

IX.5.6.2. Irregularidades en los precintos

Las autoridades aduaneras de la aduana de destino o de salida deberán comprobar si los precintos están intactos. Si se han roto o han sido manipulados, la aduana de destino o de salida lo indicará en el mensaje «Resultados del control» (IE018) que envíe a la aduana de partida o de entrada.

En tales casos, dicha aduana juzgará la situación basándose en los hechos expuestos y determinará cuáles son las medidas oportunas (por ejemplo, la posibilidad de examinar las mercancías) antes de informar a la aduana de partida o de entrada.

IX.5.6.3. Otras irregularidades

Cuando la irregularidad tenga carácter fraudulento y se haya cometido con la intención de abusar del régimen TIR, procederá emprender acciones legales contra los responsables.

IX.5.7. Sistema de control de los cuadernos TIR

*Artículo 6,
apartado 2 bis, del
Convenio TIR*

*Anexo 10 del
Convenio TIR*

El Comité Administrativo designa a una organización internacional como responsable del establecimiento de un sistema de control de los cuadernos TIR con vistas a garantizar una buena organización y un funcionamiento eficaz del sistema internacional de garantía. En la actualidad, esta organización autorizada es la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU, según sus siglas en inglés), que utiliza un sistema de control electrónico (denominado SafeTIR).

La aduana de destino publicará la información relacionada con la finalización parcial o total de la operación TIR en el NCTS.

Dicha información se transmitirá, en la medida de lo posible, diariamente y por el medio de comunicación más rápido de que se

disponga. Será preciso enviar, como mínimo, en relación con todos los cuadernos TIR presentados en la aduana de destino, la siguiente información:

- a. número de referencia del cuaderno TIR;
- b. fecha y número de inscripción en el registro aduanero (contabilidad);
- c. nombre o número de la aduana de destino;
- d. fecha y número de referencia indicados en el certificado de finalización de la operación TIR (casillas 24 a 28 del formulario n.º 2) en la aduana de destino [si son diferentes de los indicados en la letra b)];
- e. finalización parcial o definitiva;
- f. finalización certificada con o sin reservas, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 8 y 11 del Convenio TIR;
- g. otras informaciones o documentos (facultativo);

número de página del cuaderno TIR en la que se certifica la finalización.

IX.5.8. Descarga intermedia

*Artículo 18 del
Convenio TIR*

Un transporte TIR puede efectuarse, como máximo, a través de cuatro ⁽⁹³⁾ aduanas de partida o de destino.

En caso de que una parte de las mercancías se descargue en la aduana intermedia en tránsito, dicha aduana deberá desempeñar tanto la función de aduana de destino como la de aduana de partida a efectos de utilización del cuaderno TIR y de los datos que en él se incluyen.

Es preciso seguir el procedimiento descrito en el apartado IX.5.3; en particular, se clausurará la operación precedente en el NCTS y se enviarán los mensajes IE006 e IE018.

Tras la descarga, corresponderá al titular del cuaderno TIR presentar en el NCTS una nueva declaración en relación con las mercancías

⁽⁹³⁾ En marzo de 2022 podrían ser hasta ocho aduanas (véase la nota a pie de página n.º 90).

restantes. Véase un ejemplo en el anexo 8.9, letra c).

IX.5.9. Tratamiento de los transportes TIR rechazados

*Nota explicativa
del artículo 2 (0.2-
1)*

El transporte TIR puede iniciarse y terminar en el mismo país a condición de que una parte del trayecto se desarrolle en el territorio de otra Parte contratante.

*Buenas prácticas
del Manual TIR*

Este principio es igualmente válido cuando otra de las Partes contratantes no permite que el transporte TIR prosiga por su territorio (por ejemplo, debido a la prohibición de determinadas mercancías). En tales casos, existen dos escenarios alternativos:

- La aduana de entrada de la Parte contratante en cuestión deberá iniciar la operación TIR y certificar inmediatamente su finalización, indicando en la casilla «Reservado para la Administración» de todas las hojas restantes el motivo concreto de su rechazo. El titular del cuaderno TIR regresará entonces a la aduana de salida del país precedente y solicitará la modificación del país y de la aduana de destino del transporte TIR. A tal fin, el titular del cuaderno TIR pedirá a las autoridades aduaneras que certifiquen los cambios efectuados en la casilla n.º 7 de la página 1 de la cubierta y en las casillas n.º 6 y n.º 12 de todas las hojas restantes.
- La aduana de entrada de la Parte contratante en cuestión se niega a certificar el cuaderno TIR en el modo descrito anteriormente. El titular del cuaderno TIR regresará entonces a la aduana de salida del país precedente y solicitará la modificación del país y de la aduana de destino del transporte TIR. A tal fin, el titular del cuaderno TIR pedirá a las autoridades aduaneras que certifiquen los cambios efectuados en la casilla n.º 7 de la página 1 de la cubierta y en las casillas n.º 6 y n.º 12 de las hojas restantes del cuaderno TIR y solicitará, además, que incluyan en la casilla «Reservado para la administración» de todas las hojas restantes una referencia a la no aceptación del cuaderno TIR por parte de las autoridades del país sucesivo.

Se puede utilizar el mismo cuaderno TIR (las páginas restantes) para continuar el transporte TIR.

IX.6. Procedimiento de investigación

En el presente apartado se facilita la siguiente información:

- medidas previas al procedimiento de investigación (apartado IX.6.1);
- procedimiento de investigación (apartado IX.6.2);
- prueba alternativa de la finalización (apartado IX.6.3);
- deuda y recaudación (apartado IX.6.4);
- reclamación contra la asociación garante (apartado IX.6.5);
- aplicación de los artículos 163 y 164 del AE (apartado IX.6.6).

IX.6.1. Medidas previas al procedimiento de investigación

Cuando, al vencer el plazo dentro del cual deban presentarse las mercancías en la aduana de destino o de salida, la aduana de partida o de entrada no haya recibido el mensaje «Aviso de llegada» (IE006), las autoridades competentes recurrirán al mensaje «Solicitud de información sobre la situación» (IE904) a fin de controlar si en el NCTS en el Estado miembro de destino o de salida las mercancías corresponden a esa situación. El sistema informatizado de destino evaluará automáticamente la situación de las mercancías y contestará enviando el mensaje «Respuesta sobre la situación» (IE905). Para más información, véase la parte VII.2.5.

IX.6.2. Procedimiento de investigación

*Artículo 280 del
AE*

Cuando ambas aduanas coincidan sobre el estado de la situación mencionado en el apartado IX.6.1 y no falte ningún mensaje, las autoridades competentes del Estado miembro de partida o de entrada procederán a incoar el procedimiento de investigación preciso para obtener la información necesaria para proceder a la ultimación de la operación TIR o, cuando ello no sea posible, a determinar si se ha generado una deuda aduanera, identificar al deudor y establecer cuál es el Estado miembro responsable de la recaudación de dicha deuda.

Para obtener información adicional sobre la investigación electrónica y la recaudación de la deuda, véanse las partes VII y

VIII.

Ahora bien, para iniciar el procedimiento de investigación en relación con la aduana declarada de destino o de salida, se recomienda que las autoridades competentes del Estado miembro de partida o de entrada verifiquen si existe un registro relativo a la finalización de la operación dentro del sistema de control electrónico gestionado por la organización internacional prevista en el anexo 10 del Convenio TIR.

Cuando una operación TIR no haya podido ultimarse, a más tardar en el plazo de veintiocho días a partir del envío de la solicitud de investigación a la aduana declarada de destino o de salida, la autoridad aduanera del Estado miembro de partida o de entrada solicitará al titular del cuaderno TIR que demuestre que la operación TIR ha sido finalizada o que determine el lugar exacto en que se ha producido la infracción o la irregularidad, informando de ello a la asociación garante. El mensaje «Solicitud de información sobre un movimiento no llegado a destino» (IE140) podrá utilizarse para la petición al titular del cuaderno TIR o su representante y el mensaje «Información sobre un movimiento no llegado a destino» (IE141), para responder a dicha petición.

El titular del cuaderno TIR deberá presentar pruebas en ambos casos (finalización o lugar en que se ha producido la irregularidad) en el plazo de veintiocho días a partir de la fecha de la solicitud. Este plazo podrá ampliarse otros veintiocho días a petición del titular del cuaderno TIR.

Si, transcurrido el plazo:

- no hubiese respuesta por parte de la aduana de destino o de salida;
- la aduana de destino confirmase que no se ha presentado el cuaderno TIR o se desprendiese tal extremo;
- no se facilitaran pruebas alternativas a satisfacción de las autoridades aduaneras;
- no se presentara prueba alguna de que la operación TIR ha finalizado; o
- ningún otro Estado miembro solicitara transferir la responsabilidad de la recaudación;

*Artículo 11,
apartado 1, del
Convenio TIR*

*Artículo 280,
apartado 8, del AE*

las autoridades aduaneras del Estado miembro de partida o de entrada deberán notificar formalmente a la asociación garante y al titular del cuaderno TIR que la operación TIR no ha sido ultimada. La notificación, que podrá enviarse al mismo tiempo, se remitirá por correo a fin de utilizar todos los medios al alcance para garantizar su recepción por parte del destinatario.

En cualquier caso, la notificación deberá efectuarse en el plazo de un año a partir de la fecha de aceptación del cuaderno TIR.

Cuando durante las etapas de un procedimiento de investigación se determine que se ha puesto fin correctamente a la operación TIR, la autoridad aduanera del Estado miembro de partida o de entrada ultimaré la operación TIR e informará de inmediato al respecto a la asociación garante y al titular del cuaderno TIR y, en su caso, a cualquier autoridad aduanera que haya podido iniciar un procedimiento de cobro.

IX.6.3. Prueba alternativa de la finalización

*Artículo 281 del
AE*

Las autoridades aduaneras de un Estado miembro de partida o de entrada podrán aceptar como prueba alternativa de que la operación TIR ha finalizado cualquier documento certificado por la autoridad aduanera del Estado miembro de destino o de salida en que se hayan presentado las mercancías.

Esta prueba alternativa deberá identificar las mercancías y establecer que han sido presentadas en la aduana de destino o de salida o entregadas a un destinatario autorizado.

El titular del cuaderno TIR o la asociación garante podrán presentar asimismo como prueba alternativa a satisfacción de la autoridad aduanera de un Estado miembro de partida o de entrada uno de los siguientes documentos de identificación de las mercancías:

- un documento o registro aduanero, certificado por la autoridad aduanera de un Estado miembro, en el que se haga constar que las mercancías han salido físicamente del territorio aduanero de la Unión;
- un documento aduanero expedido en un tercer país en el que las mercancías se incluyan en un régimen aduanero;
- un documento expedido en un tercer país y visado por las autoridades aduaneras del mismo en el que se certifique que las mercancías se consideran despachadas a libre práctica en ese

país.

Puede presentarse como prueba una copia de los documentos mencionados compulsada por las autoridades.

*Artículo 280,
apartado 8, del AE*

La aduana encargada de la investigación informará al titular del cuaderno TIR y a la asociación garante de si ha aceptado o no la prueba alternativa presentada como prueba de la finalización del régimen TIR. Corresponderá asimismo a la aduana encargada de la investigación comunicar al titular del cuaderno TIR cualquier prueba que avale la ultimación del régimen que ha quedado sin cobertura en la aduana durante el procedimiento de investigación.

IX.6.4. Deuda y recaudación

Las autoridades aduaneras del Estado miembro de partida o de entrada serán las principales responsables de iniciar el procedimiento de recaudación en caso de que se hayan producido irregularidades que den lugar al pago de una deuda aduanera u otros gravámenes.

IX.6.4.1. Identificación del responsable o los responsables directos

Artículo 78 del AD

Cuando no se disponga de pruebas de que la operación TIR ha finalizado, las autoridades aduaneras del Estado miembro de partida o de entrada deberán determinar el lugar en que se ha originado la deuda aduanera en el plazo de siete meses a partir de la fecha límite en que las mercancías debieran haberse presentado en la aduana de destino o de salida. Asimismo, deberán identificar al deudor y determinar el Estado miembro competente para la recaudación de la deuda aduanera.

*Artículo 105 del
CAU*

La deuda aduanera se anotará en los registros contables en el plazo de catorce días después de esos siete meses.

A tal fin, las autoridades aduaneras del Estado miembro de partida o de entrada podrán actuar basándose en cualquier información a su disposición, incluida la facilitada por la asociación garante y por el titular del cuaderno TIR.

*Artículo 11,
apartado 1, del
Convenio TIR*

A fin de identificar al responsable o los responsables, será preciso atenerse a las disposiciones generales del CAU, el AE y el AD. En la mayoría de los casos, la deuda aduanera se habrá originado, previsiblemente, debido a la sustracción de las mercancías a la «vigilancia aduanera» o al incumplimiento de las obligaciones

Artículos 79, 84 y

87 del CAU

Artículos 77 y 78
del AD, y artículos
163 y 311 del AE

derivadas de la utilización del régimen TIR. Dado que la responsabilidad de presentar las mercancías en la aduana de destino o de salida recae sobre el titular del cuaderno TIR, él mismo o su representante serán, a primera vista, los responsables directos.

Para obtener información adicional sobre el procedimiento electrónico en materia de deuda y recaudación, véase la parte VIII.

IX.6.4.2. Recaudación de la deuda o demás gravámenes

Artículo 11,
apartado 2, del
Convenio TIR

La recaudación de la deuda exigible a la persona o las personas responsables deberá realizarse de acuerdo con los procedimientos previstos (véase la parte VIII). En virtud del Convenio TIR, las autoridades competentes deben exigir a la persona o las personas responsables el pago de los derechos e impuestos adeudados. Ahora bien, en los casos en que el titular del cuaderno TIR resida en un tercer país no siempre será posible garantizar el pago de los gravámenes adeudados. Así lo reconoce el Convenio TIR al emplear la formulación «deberán, en lo posible, requerir para el pago de esas sumas a las personas directamente responsables».

La expresión «en lo posible» implica que las autoridades competentes deben esforzarse por requerir el pago. Ese esfuerzo deberá suponer, como mínimo, una solicitud formal de pago que deberá dirigirse a la persona en cuestión.

Cuando en el plazo de un mes a partir de la fecha de comunicación de la deuda al deudor no se haya efectuado el pago, el importe se reclamará, en el límite que fije la garantía, a la asociación garante.

IX.6.5. Reclamación contra la asociación garante

Artículo 11,
apartado 3, del
Convenio TIR

Transcurrido como mínimo un mes desde la fecha de notificación de la no ultimación y en el plazo de dos años a partir de esa misma fecha de notificación, se podrá reclamar el importe exigible a la asociación garante. Habrá que evitar, especialmente, el envío de una reclamación prematura (o sea, anterior a la expiración del plazo de un mes mencionado), puesto que ello podría poner en riesgo su validez.

En la práctica, se aplicará el primero de esos dos plazos cuando no haya ninguna perspectiva de recaudar la deuda recurriendo a la persona o las personas directamente responsables y cuando no se conozca el lugar concreto en que se ha cometido la infracción o

irregularidad. Se recurrirá al segundo plazo cuando existan probabilidades de recaudar la deuda dirigiéndose a la persona o las personas directamente responsables.

Todas las reclamaciones efectuadas ante la asociación garante nacional se remiten a la IRU, lo que permite a esta última «comprobar» la validez de las reclamaciones. Así pues, es importante que todas las reclamaciones vayan respaldadas por documentos justificativos que demuestren, como mínimo, que la irregularidad ha dado lugar al pago de derechos e impuestos a la importación, que se ha identificado al deudor, que se han adoptado medidas por las que se exige a este último el pago de las sumas adeudadas y que las notificaciones han sido enviadas de forma adecuada y en los plazos oportunos.

IX.6.6. Aplicación de los artículos 163 a 164 del AE

Dado que, a efectos del régimen TIR, el territorio aduanero de la Unión se considera único, no siempre resulta fácil determinar cuál es el Estado miembro competente para resolver las irregularidades que surgen en el transcurso del procedimiento. Así, las notificaciones de no ultimación mencionadas en el apartado IX.6.2 se considerarán asimismo enviadas a todas las asociaciones garantes en la Unión.

IX.6.6.1. Transferencia de la responsabilidad de recaudación de la deuda

*Artículo 167,
apartado 1, del AE*

*Artículo 1, letra o),
del Convenio TIR*

*Artículo 11,
apartado 2, del
Convenio TIR*

*Artículo 11,
apartado 1, del
Convenio TIR*

*Artículo 11,
apartado 2, del
Convenio TIR*

*Artículo 11,
apartado 3, del*

Cuando resulte necesario transferir la responsabilidad de la recaudación a otro Estado miembro, el Estado miembro de inicio o solicitante deberá remitir «todos los documentos oportunos» al Estado miembro requerido. El término «documentos oportunos» incluirá cualquier correspondencia intercambiada entre el Estado miembro de inicio y la asociación garante nacional.

Si dicha correspondencia está relacionada con información de interés facilitada por la asociación garante inicial relativa a la validez de la notificación, el Estado miembro requerido deberá decidir si debe reclamar el importe exigible a su propia asociación garante. En caso de recurso contra una reclamación, la asociación

Convenio TIR garante del Estado miembro requerido podrá servirse de esta correspondencia para fundamentar los motivos de su recurso contra la reclamación efectuada por el Estado miembro requerido de acuerdo con el Derecho civil de ese país.

IX.7. Destinatario autorizado

En el presente apartado se facilita la siguiente información:

- introducción (apartado IX.7.1);
- facultad para romper o retirar los precintos aduaneros (apartado IX.7.2);
- llegada de las mercancías (apartado IX.7.3);
- presentación del cuaderno TIR (apartado IX.7.4);
- visado y restitución del cuaderno TIR a su titular (apartado IX.7.5).

IX.7.1. Introducción

Como principio general, las mercancías transportadas al amparo del régimen TIR deberán presentarse en la aduana de destino acompañadas del vehículo, el cuaderno TIR y el NRM de la operación TIR.

Sin embargo, el destinatario autorizado podrá recibir las mercancías en sus locales o en algún otro lugar autorizado sin necesidad de presentarlas, junto con el vehículo, el cuaderno TIR o el NRM de la operación TIR, en la aduana de destino.

Artículo 230 del CAU Los procedimientos relativos al destinatario autorizado TIR se basan en los ya vigentes en materia de tránsito común/de la Unión. Así pues, es preciso atenerse a los procedimientos establecidos en la parte VI.

Artículos 186 a 187 del AD

Artículo 282 del AE Frente al régimen TIR ordinario, la autorización como destinatario autorizado solo se aplica en relación con las operaciones TIR en las que el lugar de descarga final corresponde a los locales establecidos en esa autorización.

IX.7.2. Facultad para romper o retirar los precintos aduaneros

Artículo 282 del AE El mutuo reconocimiento de los controles aduaneros es uno de los pilares del régimen TIR, y la colocación y retirada de los precintos aduaneros constituye uno de los elementos esenciales del mismo.

Por ello, la autorización deberá establecer explícitamente la facultad del titular del cuaderno TIR de la autorización o de su representante para romper o retirar dichos precintos.

El destinatario autorizado no debe retirar bajo ninguna circunstancia los precintos aduaneros sin contar con la autorización de la aduana de destino en forma de mensaje «Autorización de descarga» (IE043).

IX.7.3. Llegada de las mercancías

Artículo 282 del AE El destinatario autorizado deberá notificar a la aduana de destino la llegada de las mercancías mediante el mensaje «Notificación de llegada» (IE007) de acuerdo con las condiciones que figuran en la autorización, de forma que las autoridades competentes puedan llevar a cabo controles, cuando sea necesario, antes de que el destinatario descargue las mercancías.

Se remitirá a la aduana de partida o de entrada el mensaje «Aviso de llegada» (IE006) a fin de informarla de la llegada del envío.

La aduana de destino autoriza la descarga de las mercancías mediante el mensaje «Autorización de descarga» (IE043) si no tiene previsto proceder a un control de las mercancías antes de la descarga. El destinatario autorizado deberá retirar los precintos, controlar las mercancías y descargarlas cotejándolas con la información que figura en el cuaderno TIR y en el mensaje «Permiso de descarga», consignar en sus libros las mercancías descargadas y, a más tardar el tercer día siguiente a la llegada de las mercancías, enviar a la aduana de destino el mensaje «Observaciones sobre la descarga» (IE044). En este mensaje se hará constar la información sobre cualquier irregularidad que se detecte.

IX.7.4. Presentación del cuaderno TIR

Artículo 282 del AE El cuaderno TIR y el NRM de la operación TIR se presentarán a la aduana de destino dentro del plazo fijado en la autorización a fin de visar y finalizar la operación TIR.

IX.7.5. Visado y restitución del cuaderno TIR a su titular

Artículo 279, apartado 4, del AE La aduana de destino deberá visar el cuaderno TIR cumplimentando la matriz n.º 2 y conservando la hoja n.º 2. Tras el visado, la aduana de destino restituirá el cuaderno TIR al titular del cuaderno TIR o a

su representante.

*Comentarios al
artículo 28 del
Convenio TIR*

La aduana de destino deberá introducir el mensaje «Resultados del control» (IE018) en el NCTS y remitir los datos tal como se establece en el apartado IX.5.7.

IX.8. Anexos de la parte IX

IX.8.1. Centros de coordinación en la Unión ⁽⁹⁴⁾

Para consultar la versión más reciente de esta lista de centros de coordinación, haga clic en el siguiente enlace:

EUROPA: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_en

⁽⁹⁴⁾ La lista completa de centros de coordinación TIR figura en la siguiente dirección: <http://www.unece.org/tir/focalpoints/login.html>

IX.8.2. Tabla de correspondencias

Datos de las casillas del cuaderno TIR	Denominación de los campos NCTS
País o países de partida (cubierta, casilla 6)	País de expedición (casilla 15)
País o países de destino (cubierta, casilla 7)	País de destino (casilla 17)
N.º de matrícula de los vehículos (cubierta, casilla 8)	Identidad a la partida (casilla 18)
Cert. aprobación de los vehículos (cubierta, casilla 9)	Documentos/certificados presentados (casilla 44)
Número o números de los contenedores (cubierta, casilla 10)	Contenedor (casilla 19), número de los contenedores (casilla 31)
N.º de cuaderno TIR (hoja separable, casilla 1)	Referencia del documento presentado (casilla 44)
Titular del cuaderno TIR (hoja separable, casilla 4)	Operador titular del régimen (casilla 50), número EORI, número de identificación del titular TIR conforme a lo definido para la casilla 3 de la cubierta del cuaderno TIR (véase el anexo IX.8.3), operador obligado principal (casilla 50), número EORI
País o países de partida (hoja separable, casilla 5)	País de expedición (casilla 15)
País o países de destino (hoja separable, casilla 6)	País de destino (casilla 17)
N.º de matrícula de los vehículos (hoja separable, casilla 7)	Identidad a la partida (casilla 18)
Documentos adjuntos (hoja separable, casilla 8)	Documentos/certificados presentados (casilla 44)
Contenedores, marcas y números de los bultos (hoja separable, casilla 9)	Número de los contenedores (casilla 31), marcas y numeración de los bultos (casilla 31)
Número y tipo de bultos y artículos, descripción de las mercancías (hoja separable, casilla 10) ⁽⁹⁵⁾	Clase de bultos (casilla 31), número de bultos (casilla 31), número de unidades (casilla 32), descripción textual (casilla 31), código SA (casilla 33)
Peso bruto (hoja separable, casilla 11)	Masa bruta total (casilla 35)

⁽⁹⁵⁾ De conformidad con las normas de utilización del cuaderno TIR, en esta casilla se indican las «mercancías pesadas o voluminosas» a las que se refiere el artículo 1, letra p), del Convenio TIR. Ocurre lo mismo cuando se utiliza el código «T2L» de conformidad con el artículo 319 de las DAC.

Datos de las casillas del cuaderno TIR	Denominación de los campos NCTS
Fecha y lugar de la declaración (hoja separable, casilla 14)	Fecha de la declaración (casilla C)
Número de precintos y marcas de identificación (hoja separable, casilla 16)	Número de precintos, identificación de los precintos (casilla D)
Aduana de partida o de entrada (hoja separable, casilla 18)	Número de referencia de la aduana de partida (casilla C)
Fecha límite para el tránsito (hoja separable, casilla 20)	Fecha límite (casilla D)
Número de registro en la aduana de partida (hoja separable, casilla 21)	Número de referencia maestro (NRM)
Aduana de destino (hoja separable, casilla 22)	Aduana de destino (casilla 53), destinatario del IE01
Destinatario (documentos presentados)	Operador destinatario (casilla 8)

IX.8.3. Cumplimentación del cuaderno TIR

Cumplimentación de las casillas del cuaderno TIR

Parte 7.2. Mejores prácticas de utilización del cuaderno TIR, anexo I del Manual TIR

La página 1 de la cubierta debe ser cumplimentada por la asociación o el titular del cuaderno TIR

<i>Casilla 1</i>	Fecha límite de validez (con el formato dd/mm/aaaa) a partir de la cual el cuaderno TIR no podrá presentarse para su aceptación en la aduana de partida. Siempre que haya sido aceptado por la aduana de partida el último día de su validez, o antes de esa fecha, el cuaderno TIR seguirá siendo válido hasta la finalización de la operación TIR en la aduana de destino. [Nota: no se permite introducir correcciones en esta casilla].
<i>Casilla 2</i>	Nombre de la asociación nacional que expide el cuaderno TIR.
<i>Casilla 3</i>	Número de identificación (ID), nombre, dirección y país del titular del cuaderno TIR. La asociación garante asigna al titular del cuaderno TIR un número de identificación (ID) personal y único de acuerdo con el siguiente formato armonizado: «AAA/BBB/XX...X», en el que «AAA» representa el código de tres letras del país en que el usuario del cuaderno TIR ha obtenido la autorización, «BBB» representa el código numérico de tres cifras de la asociación nacional a través de la cual el titular del cuaderno TIR ha obtenido su autorización y «XX...X» representa números consecutivos (de un máximo de diez cifras) por los que se identifica a la persona autorizada a utilizar cuadernos TIR.
<i>Casilla 4</i>	Sello y firma de la asociación de expedición.
<i>Casilla 5</i>	Firma (impresa) del secretario de la organización internacional.
<i>Casilla 6</i>	País o países donde se inicia, para la totalidad de la carga o parte de ella, el transporte de mercancías con arreglo al procedimiento TIR.
<i>Casilla 7</i>	País o países donde termina, para la totalidad de la carga o parte de ella, el transporte de mercancías con arreglo al procedimiento TIR.
<i>Casilla 8</i>	Número de matriculación del vehículo o vehículos de transporte por carretera, no solo el del vehículo de motor (por ejemplo, la unidad de tracción), sino también el del remolque o semirremolque arrastrado por dicho vehículo. Cuando la legislación nacional no prevea la matriculación de los remolques o semirremolques, se hará

constar, en lugar del número de matriculación, el número de identificación o el del fabricante.

- Casilla 9* Número y fecha del certificado o certificados de aprobación TIR.
- Casilla 10* Número o números de identificación del contenedor o contenedores (cuando proceda).
- Casilla 11* Observaciones, por ejemplo, la anotación «Mercancías pesadas o voluminosas».
- Casilla 12* Firma del titular del cuaderno TIR o de su representante.

Hojas n.º 1/n.º 2 (amarillas) no previstas para uso aduanero

Corresponde al titular del cuaderno TIR cumplimentar la hoja amarilla. El contenido de esta hoja debe ser el mismo que figura en las hojas 1 a 20, o sea, las hojas blancas y verdes. En principio, las autoridades aduaneras no efectúan inscripciones en esta hoja, salvo cuando el titular del cuaderno TIR solicita que se visen los cambios.

- Resoluciones y Recomendaciones del Manual TIR* El 31 de enero de 2008, el Comité Administrativo del Convenio TIR adoptó una recomendación por la que se instaba a los titulares de cuadernos TIR a indicar el código SA (seis dígitos) de las mercancías en la casilla 10 del manifiesto de mercancías, en la hoja no prevista para uso aduanero (hoja amarilla) del cuaderno TIR, además de hacer una descripción de las mismas.

La aduana de partida en la Unión deberá aceptar la inclusión del código SA también en las hojas del cuaderno TIR para uso aduanero.

Nótese que el titular del cuaderno TIR no está obligado a introducir el código SA.

En los casos en que se haga constar el código SA, las autoridades aduaneras de la aduana de partida o de entrada (en tránsito) deberán controlar si el código SA indicado se corresponde con el que figura en otros documentos aduaneros, comerciales o de transporte.

Hoja n.º 1 (blanca): parte cumplimentada por el titular del cuaderno TIR

- Casilla 1* Número de referencia del cuaderno TIR.
- Casilla 2* Aduana o aduanas en que se inicia, para la totalidad de la carga o parte de ella, el transporte de las mercancías con arreglo al procedimiento TIR. El número de aduanas de partida puede oscilar

entre 1 y 3, dependiendo del número de aduanas de destino (véase la casilla 12, a continuación). El número total de aduanas de partida y de destino no puede exceder de cuatro.

- Casilla 3* Nombre y/o logotipo de la organización internacional.
- Casilla 4* Número de identificación (ID), nombre, dirección y país del titular del cuaderno TIR. Para más información, véase la casilla 3 de la cubierta.
- Casilla 5* País o países donde se inicia, para la totalidad de la carga o parte de ella, el transporte de mercancías con arreglo al procedimiento TIR.
- Casilla 6* País o países donde termina, para la totalidad de la carga o parte de ella, el transporte de mercancías con arreglo al procedimiento TIR.
- Casilla 7* Número de matriculación del vehículo o vehículos de transporte por carretera, no solo el del vehículo de motor, sino también el del remolque o semirremolque arrastrado por dicho vehículo. Cuando la legislación nacional no prevea la matriculación de los remolques o semirremolques, se hará constar, en lugar del número de matriculación, el número de identificación o el del fabricante.
- Casilla 8* De acuerdo con las normas n.º 10 c) o n.º 11 relativas al uso del cuaderno TIR, podrán adjuntarse documentos adicionales al cuaderno. En ese caso, la aduana de partida deberá unirlos al cuaderno TIR, mediante grapas u otros medios, y sellarlos, de tal forma que su retirada deje rastros evidentes. Para evitar que se sustituyan los documentos, la aduana de partida sellará cada una de las páginas de los documentos adjuntos. Los documentos deberán adjuntarse a la cubierta (u hoja amarilla) y a cada hoja del cuaderno TIR. En esta casilla debe figurar la información sobre dichos documentos.
- Casilla 9*
- a) Número o números de identificación del compartimento o compartimentos de carga o del contenedor o los contenedores (cuando proceda).
 - b) Marcas o números de identificación de los bultos o de los artículos.
- Casilla 10* Número y clase de bultos o de artículos, descripción de las mercancías. La descripción de las mercancías debe incluir la denominación comercial de las mismas (televisores, vídeos, lectores de CD, etc.) y permitir su clara identificación. No se aceptará como descripción de las mercancías una indicación genérica de las

mismas, como por ejemplo, aparatos electrónicos, electrodomésticos, ropa, suministros internos. En esta casilla podrá hacerse constar, asimismo, el código SA (de la página amarilla). Además, en el manifiesto de mercancías deberá figurar el número de bultos correspondiente a cada mercancía descrita. En el caso de mercancías voluminosas, deberá declararse la cantidad de mercancía.

- Casilla 11* Peso bruto en kilogramos (kg).
- Casilla 12* Número de bultos que está previsto entregar en las diversas aduanas de destino, número total de bultos y nombres (lugares donde están situadas) de dichas aduanas. El número de aduanas de destino podrá oscilar entre 1 y 3, dependiendo del número de aduanas de partida (véase la casilla 2, más arriba). El número total de aduanas de partida y de destino no podrá exceder de cuatro.
- Casillas 13-15* Lugar, fecha y firma del titular del cuaderno TIR o de su agente. Al cumplimentar esta casilla del cuaderno TIR, el titular se hace responsable de la veracidad de la información que se ha hecho constar en el mismo. Estos tres datos deberán figurar en todas las hojas del cuaderno TIR.

Hoja n.º 1 (blanca): parte cumplimentada por las autoridades aduaneras

- Espacio reservado a la Administración* Cualquier información que facilite los controles aduaneros, como el número del documento aduanero precedente, etc.
- Casilla 16* Número y datos de identificación de los precintos o marcas de identificación aplicados. La última aduana de partida deberá consignar esta información en todas las hojas restantes.
- Casilla 17* Fecha (de acuerdo con el formato dd/mm/aaaa), sello y firma del funcionario competente de la aduana de partida. En la última aduana de partida, el funcionario competente debe firmar y estampillar la fecha en la casilla 17, situada bajo el manifiesto, en todas las hojas restantes.
- Casilla 18* Nombre de la aduana de partida o de entrada.
- Casilla 19* Si al iniciar la operación TIR el precinto o las otras marcas de identificación se encuentran intactos, debe marcarse con una X el recuadro previsto al efecto. No es necesario que la primera aduana de partida cumpla esta casilla.

<i>Casilla 20</i>	Plazo límite (plazo: fecha con el formato dd/mm/aaaa y hora, si procede) de tránsito en el que el cuaderno TIR deberá presentarse junto con el vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor en la aduana de salida o de destino.
<i>Casilla 21</i>	Datos de identificación de la aduana de partida o de entrada, seguidos del número de inscripción asignado a la operación TIR en el registro de aduanas.
<i>Casilla 22</i>	Varios, por ejemplo, aduana en tránsito o aduana de destino en que deberán presentarse las mercancías. Cuando proceda, debe indicarse el itinerario prescrito en esta casilla.
<i>Casilla 23</i>	Fecha (en el formato dd/mm/aaaa), sello y firma del funcionario competente de la aduana de partida o de entrada.

Hoja n.º 1 (blanca): parte cumplimentada por las autoridades aduaneras

<i>Casilla 1</i>	Datos de identificación de la aduana de partida o de entrada.
<i>Casilla 2</i>	Número de referencia maestro (NRM) y cualquier otro número de inscripción asignado a la operación TIR.
<i>Casilla 3</i>	Cuando proceda, número y datos de identificación de los precintos o marcas de identificación aplicados.
<i>Casilla 4</i>	Si al iniciar la operación TIR el precinto o las otras marcas de identificación se encuentran intactos, debe marcarse con una X el recuadro previsto al efecto. No es necesario que la primera aduana de partida cumplimente esta casilla.
<i>Casilla 5</i>	Varios, por ejemplo, aduana en tránsito o aduana de destino en que deberán presentarse las mercancías. Cuando proceda, debe indicarse el itinerario prescrito en esta casilla.
<i>Casilla 6</i>	Fecha (en el formato dd/mm/aaaa), sello y firma del funcionario competente de la aduana de partida o de entrada.
<i>Matriz n.º 1</i>	Cuando la operación TIR empiece sin intercambio de datos del cuaderno (procedimiento de emergencia/continuidad de las actividades; apartado 8.4), se estampará el sello (cuyo modelo figura en el anexo 8.6) en la matriz n.º 1 en un lugar donde resulte claramente visible.

Hoja n.º 2 (verde): parte cumplimentada por el titular del cuaderno TIR

Las casillas 1 a 23 de la hoja n.º 2 se cumplimentan del mismo modo que las casillas correspondientes de la hoja n.º 1.

Hoja n.º 2 (verde): parte cumplimentada por las autoridades aduaneras

- Casilla 24* Datos de identificación de la aduana de destino o de salida.
- Casilla 25* Si el precinto o las otras marcas de identificación se encuentran intactos, debe introducirse una X en el recuadro previsto a tal efecto.
- Casilla 26* Número de bultos descargados. Esta casilla deberá ser cumplimentada por las aduanas de destino y no por las aduanas de salida.
- Casilla 27* Esta casilla solo debe rellenarse cuando se hayan detectado irregularidades, accidentes o incidencias en relación con el transporte TIR. En esos casos, deberá marcarse una «R», seguida de una descripción clara de cualquier reserva que se plantee. Si las autoridades aduaneras declaran finalizada una operación TIR objeto de reservas sistemáticas no especificadas, deberán indicar las razones de ello.
- Casilla 28* Fecha (en el formato dd/mm/aaaa), sello y firma del funcionario competente de la aduana de destino o de salida.
- Cuando se devuelva la parte pertinente de la hoja n.º 2 en caso de que la operación TIR empezase sin intercambio de los datos del cuaderno TIR (procedimiento de emergencia/continuidad de las actividades; apartado 8.4), en el reverso de dicha hoja se indicará la siguiente información: dirección de devolución de las autoridades aduaneras del Estado miembro de partida o de entrada (en tránsito) y, en la casilla «For official use» (reservado a la Administración), el sello «Procedimiento de emergencia NCTS» (cuyo modelo figura en el anexo 8.6).

Matriz n.º 2 (verde): parte cumplimentada por las autoridades aduaneras

- Casilla 1* Datos de identificación de la aduana de destino o de salida.
- Casilla 2* Si el precinto o las otras marcas de identificación se encuentran intactos, debe introducirse una X en el recuadro previsto a tal efecto.

- Casilla 3* Número de bultos descargados. Esta casilla deberá ser cumplimentada por las aduanas de destino y no por las aduanas de salida.
- Casilla 4* Cuando proceda, número y datos de identificación de los precintos o marcas de identificación aplicados.
- Casilla 5* Como en el caso de la casilla 27 de la hoja n.º 2, esta casilla solo debe rellenarse cuando se hayan detectado irregularidades, accidentes o incidencias en relación con el transporte TIR. En esos casos, deberá marcarse una «R», seguida de una descripción clara de cualquier reserva que se plantee. Si las autoridades aduaneras declaran finalizada una operación TIR objeto de reservas sistemáticas no especificadas, deberán indicar las razones de ello.
- Casilla 6* Fecha (en el formato dd/mm/aaaa), sello y firma del funcionario competente de la aduana de destino o de salida.

Cumplimentación del acta de comprobación del cuaderno TIR

- Casilla 1* Aduana o aduanas de partida.
- Casilla 2* Número del cuaderno TIR.
- Casilla 3* Nombre de la organización internacional.
- Casilla 4* Número o números de matriculación del vehículo o vehículos de transporte por carretera.
- Casilla 5* Nombre y número de identificación del titular del cuaderno TIR.
- Casilla 6* Estado de los precintos aduaneros; deberá marcarse con una «X» el recuadro que convenga:
- recuadro de la izquierda: precintos intactos;
 - recuadro de la derecha: precintos rotos.
- Casilla 7* Estado del compartimento de carga, del contenedor o contenedores:
- recuadro de la izquierda: el compartimento de carga está intacto;
 - recuadro de la derecha: el compartimento de carga ha sido abierto.

<i>Casilla 8</i>	Observaciones/constataciones.
<i>Casilla 9</i>	En la casilla «No parece faltar ninguna mercancía», debe marcarse con una «X» el recuadro que convenga: — recuadro de la izquierda: no falta ninguna mercancía; — recuadro de la derecha: faltan mercancías. En este último caso, deberán cumplimentarse las casillas 10 a 13, indicando en ellas las mercancías que faltan o estropeadas.
<i>Casilla 10</i>	a) Compartimento o compartimentos de carga, o contenedor o contenedores: deben introducirse los datos de identificación. b) Marcas y números de identificación de los bultos o de los artículos: deben introducirse los datos de identificación.
<i>Casilla 11</i>	Número y clase de bultos o de artículos, descripción de las mercancías.
<i>Casilla 12</i>	(M) para las mercancías que faltan; (D) para las mercancías estropeadas.
<i>Casilla 13</i>	Observaciones y detalles sobre las cantidades que faltan o se han estropeado.
<i>Casilla 14</i>	Fecha (dd/mm/aaaa), lugar y hora del accidente.
<i>Casilla 15</i>	Medidas adoptadas a fin de permitir que prosiga la operación TIR: deberá indicarse una «X» en el recuadro adecuado y, cuando proceda, habrá que marcar asimismo otros recuadros: — recuadro superior: colocación de nuevos precintos: número y descripción; — recuadro intermedio: transferencia de la carga, véase la casilla 16; — recuadro inferior: otros.
<i>Casilla 16</i>	En caso de traslado de las mercancías: se completará el espacio «Descripción de cada vehículo o contenedor sustituido» indicando: a) Número de matriculación del vehículo; si el vehículo ha sido autorizado para el transporte al amparo del régimen TIR se marcará una «X» en el recuadro de la izquierda. Si no ha sido

autorizado, se marcará una «X» en el recuadro de la derecha.

b) Número de identificación del contenedor o contenedores; si el contenedor ha sido autorizado para el transporte al amparo del régimen TIR se marcará una «X» en el recuadro de la izquierda. Si no ha sido autorizado, se marcará una «X» en el recuadro de la derecha.

Se hará constar, asimismo, en su caso, el número del certificado de aprobación, en el lado derecho de la casilla derecha, y el número de precintos colocados y sus características, en la línea prevista a la derecha de la casilla derecha.

Casilla 17 Número/título y datos de la autoridad que ha cumplimentado el acta de comprobación; lugar, fecha (dd/mm/aaaa), sello y firma.

Casilla 18 Fecha (dd/mm/aaaa), sello y firma de la siguiente aduana a la que llegue el transporte TIR.

Hoja separable En caso de que las autoridades competentes confisquen el cuaderno TIR para proceder a una investigación, el ángulo numerado separable de su cubierta posterior deberá despegarse y devolverse al titular del cuaderno TIR. Deberá ser visado por la autoridad que ha confiscado el cuaderno TIR con el sello y la firma legible.

IX.8.4. Operaciones TIR en circunstancias especiales (procedimiento de emergencia/continuidad de las actividades)

Utilización del cuaderno TIR

Artículo 274 del AE Cuando en la aduana de partida o de entrada no funcionen el NCTS o el sistema informático utilizado por los titulares del cuaderno TIR para presentar los datos del cuaderno TIR, se pondrá en marcha el procedimiento de emergencia/continuidad de las actividades y se procederá al levante de las mercancías en el marco de la operación TIR basándose en el cuaderno TIR. El recurso al procedimiento de emergencia/continuidad de las actividades se hará constar en la matriz n.º 1 y sellando la casilla «For official use» (Reservado a la Administración) de la hoja n.º 2, en consonancia con el modelo que figura en el anexo 8.6.

Cuando se restituya la parte pertinente de la hoja n.º 2 en el marco del procedimiento de emergencia/continuidad de las actividades, se indicará, en el reverso de dicha hoja, la dirección de devolución

indicada por las autoridades aduaneras de partida o de entrada.

Artículo 279, apartado 5, del AE En tales casos, no podrá utilizarse el NCTS para finalizar o ultimar la operación TIR dentro del territorio aduanero de la Unión.

La aduana de destino o de salida finalizará el régimen TIR basándose en la hoja n.º 2 del cuaderno TIR y devolverá la parte pertinente de la misma a las autoridades aduaneras del Estado miembro de partida o de entrada, a más tardar, en el plazo de ocho días a partir de la fecha de finalización. La aduana de partida o de entrada comparará la información facilitada por la aduana de destino o de salida a fin de proceder a la ultimación del régimen.

Medidas previas a la investigación en caso de procedimiento de emergencia/continuidad de las actividades

Buenas prácticas del Manual TIR En caso de que, en el marco de un procedimiento de emergencia/continuidad de las actividades, las autoridades aduaneras del Estado miembro de partida o de entrada no hayan recibido la parte apropiada de la hoja n.º 2 del cuaderno TIR tras expirar el plazo de ocho días previsto al efecto, estas podrán consultar el sistema de control electrónico de la IRU SafeTIR a fin de determinar si en él ha quedado constancia de la presentación del cuaderno TIR en la aduana de destino o de salida. Puede serles útil enviar el aviso de búsqueda del cuaderno TIR a la aduana actual o última de destino o de salida en la Unión.

Si a raíz de la consulta se determinara que el cuaderno TIR no ha sido presentado en la aduana de destino, las autoridades aduaneras del Estado miembro de partida o de entrada podrán incoar sin demora el procedimiento de investigación en la aduana declarada de destino o de salida en la Unión.

Procedimiento de investigación en caso de procedimiento de emergencia/continuidad de las actividades

Artículo 280, apartado 6, del AE Cuando las autoridades aduaneras del Estado miembro de partida o de entrada no hayan recibido prueba de la finalización de la operación TIR en el plazo de dos meses a partir de la fecha de aceptación del cuaderno TIR o tengan ya previamente la sospecha de que la finalización no ha tenido lugar, enviarán un aviso de investigación (véase el modelo a continuación) a la aduana de destino o de salida. Se recurrirá a ese mismo procedimiento cuando se descubra, *a posteriori*, que la prueba de finalización de la operación TIR ha sido falsificada.

Se aplicará el procedimiento establecido en la parte VII, capítulo 4 (procedimiento de investigación) *mutatis mutandis*.

*Buenas prácticas
del Manual TIR*

A continuación, figuran los modelos de carta de información y aviso de investigación que deben utilizarse en el marco del procedimiento de emergencia/continuidad de las actividades.

IX.8.5. Notificación por escrito

Carta de información destinada a la asociación garante TIR y al titular del cuaderno TIR

.....

(nombre completo de la aduana/administración competente)

.....

(lugar y fecha)

Asunto: Información relativa al cuaderno TIR n.º

A la atención de

(nombre completo y dirección del titular del cuaderno TIR)

.....

(nombre completo de la asociación garante)

Muy señora mía/Muy señor mío:

Deseo informarle de que nuestra Administración de aduanas no ha recibido aún confirmación de la correcta finalización de la operación TIR dentro de la Unión Europea llevada a cabo al amparo del cuaderno TIR n.º.....

Por otro lado, tras verificar la situación del cuaderno TIR mencionado en el sistema de control de los cuadernos TIR, hemos constatado lo siguiente:

- (2) No existe dato alguno que confirme la finalización de la citada operación TIR en la Unión.
- (3) Existe un registro relacionado con esa operación TIR y ya hemos entrado en contacto con la aduana de destino en a fin de confirmar esta información SafeTIR, si bien, hasta el momento, no hemos obtenido ninguna confirmación en este sentido ⁽⁹⁶⁾.

Por consiguiente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 280, apartado 7, del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión, de 24 de noviembre de 2015, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el código aduanero de la Unión, y sin perjuicio de la notificación que debe efectuarse de conformidad con el artículo 11, apartado 1, del Convenio TIR, solicitamos que facilite, en el plazo de veintiocho días a partir de la fecha de la presente carta, la documentación pertinente que permita demostrar que la operación TIR ha finalizado correctamente en el territorio de la Unión Europea.

⁽⁹⁶⁾ La Administración aduanera deberá optar por una de las dos opciones.

La prueba se aportará mediante uno de los siguientes documentos en que se identifiquen las mercancías:

— un documento certificado por la autoridad aduanera del Estado miembro de destino o de salida en el que se identifiquen las mercancías y se haga constar que dichas mercancías han sido presentadas en la aduana de destino o de salida o se han entregado a un destinatario autorizado;

— un documento o registro aduanero, certificado por la autoridad aduanera de un Estado miembro, en el que se haga constar que las mercancías han salido físicamente el territorio aduanero de la Unión;

— un documento aduanero expedido en un tercer país en el que las mercancías se incluyan en un régimen aduanero;

— un documento expedido en un tercer país, visado o certificado de otro modo por las autoridades aduaneras de dicho país, en el que se haga constar que las mercancías se consideran en libre práctica en ese país.

Se puede presentar a modo de prueba una copia de los documentos arriba mencionados certificada bien por el organismo que haya certificado los documentos originales, bien por las autoridades del tercer país interesado o las autoridades de un Estado miembro.

.....

(sello de la aduana/firma de la persona competente)

Anexos: copia de la hoja n.º 1 del cuaderno TIR

IX.8.6. Modelo de aviso de investigación

Cuaderno TIR: aviso de investigación

I. A cumplimentar por la aduana de partida o de entrada en la Unión
A. Cuaderno TIR n.º B. Aduana de destino o de salida de la Unión Copia de la hoja n.º 1 en anexo (nombre y Estado miembro) C. Aduana de partida o de entrada D. Número de matriculación del vehículo en la Unión o nombre del buque, si se conoce (nombre, dirección, Estado miembro) E. De conformidad con la información de que dispone esta aduana, ☐ 1. el envío se presentó a.....el...../...../..... (aduanas o destinatario autorizado) DD/MM/AA ☐ 2. el envío se entregó a..... el...../...../..... (nombre y dirección de la persona o firma) DD/MM/AA ☐ 3. no se dispone de ninguna información sobre el paradero de las mercancías. Lugar y fecha: Firma Sello
II. A cumplimentar por la aduana de destino o salida de la Unión: Solicitud de información adicional
A fin de llevar a cabo la investigación, se ruega a la aduana de partida o de entrada en la Unión que envíe los siguientes documentos: ☐ 1. una descripción exacta de las mercancías ☐ 2. una copia de la factura ☐ 3. una copia del contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) ☐ 4. los siguientes documentos o información: Lugar y fecha: Firma Sello

III. A cumplimentar por la aduana de partida o de entrada en la Unión:

Respuesta a la solicitud de información adicional

- ☐ 1. Adjuntos se envían los datos, copias o documentos solicitados
- ☐ 2. Los datos, copias o documentos mencionados en las casillas 1 2 3 4 no se encuentran disponibles ☐ ☐ ☐ ☐

Lugar y fecha: Firma Sello

IV. A cumplimentar por la aduana de destino o salida de la Unión:

- ☐ 1. Parte pertinente de la hoja n.º 2 devuelta el/..../.....; se adjunta la copia de la hoja n.º 1 debidamente visada
- ☐ 2. Se adjunta al presente aviso de investigación la parte pertinente de la hoja n.º 2 debidamente visado
- ☐ 3. Se está efectuando la investigación y se devolverá lo antes posible una copia de la hoja n.º 2 o una copia de la hoja n.º 1
- ☐ 4. El envío se presentó en esta aduana sin la documentación correspondiente
- ☐ 5. Ni el envío ni el cuaderno TIR correspondiente se han presentado en esta aduana y no es posible obtener información alguna al respecto

Lugar y fecha Firma Sello

IX.8.7. Modelo de Acuerdo/Compromiso UE

MODELO DE ACUERDO DE LA UE NORMALIZADO ENTRE LAS ADMINISTRACIONES ADUANERAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y SUS ASOCIACIONES GARANTES NACIONALES EN RELACIÓN CON EL PROCEDIMIENTO TIR ⁽⁹⁷⁾

En virtud de lo dispuesto en los artículos 6 y 8 y en el anexo 9, parte I, apartado 1, letra e), del Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de Cuadernos TIR, celebrado en Ginebra el 14 de noviembre de 1975 (en lo sucesivo, denominado Convenio TIR), ...[*denominación de la Administración aduanera*] y ...[*denominación de la asociación garante nacional*], en su calidad de asociación autorizada por la autoridad aduanera para constituirse en fiadora de las personas que utilicen el procedimiento TIR ⁽⁹⁸⁾, convienen en lo siguiente:

Compromiso

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 y en el anexo 9, parte I, apartado 3, inciso iv), del Convenio TIR, ...[*nombre de la asociación garante nacional*] se compromete a pagar a ...[*nombre de la Administración aduanera*] el importe garantizado de la deuda aduanera y otras cargas, junto con los posibles intereses de demora, adeudados en virtud de la reglamentación de la Unión Europea y, en su caso, de la legislación nacional de ...[*nombre del Estado miembro*] si se detectara una irregularidad en relación con una operación TIR.

El presente compromiso cubre la circulación de mercancías al amparo de los cuadernos TIR expedidos por ...[*nombre de la asociación garante nacional*] o por cualquier otra asociación garante afiliada al organismo internacional a que se refiere el artículo 6, apartado 2, del Convenio TIR.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del Convenio TIR, ...[*nombre de la asociación garante nacional*] será responsable, de manera conjunta y solidaria con las personas deudoras de las cantidades anteriormente mencionadas, del pago de dichas sumas.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 163 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión, de 24 de noviembre de 2015, por el que se establecen normas de desarrollo de determinadas disposiciones del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el código aduanero de la Unión, la cantidad máxima que podrá reclamar [*nombre de la Administración aduanera*] a [*nombre de la asociación garante nacional*] estará limitada a 100 000 EUR (cien mil) por cuaderno TIR o a una suma equivalente a dicha cantidad de conformidad con el artículo 53, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establece el código aduanero de la Unión.

⁽⁹⁷⁾ Acuerdo administrativo TAXUD/1958/2003 Final.

⁽⁹⁸⁾ Artículo 1, letra q), del Convenio TIR de 1975. El presente acuerdo y compromiso no se aplican al transporte de las labores del tabaco o el alcohol descritos en la nota explicativa 0.8.3 del Convenio TIR.

[*nombre de la asociación garante nacional*] se compromete a efectuar el pago tras la primera solicitud por escrito de ...[*nombre de la Administración aduanera*] en el respeto de los plazos fijados por el Convenio TIR, y de acuerdo con la legislación nacional.

El presente compromiso no se aplicará a las multas o sanciones que pueda imponer el Estado miembro interesado.

Notificación y solicitudes de pago

Para determinar a qué Administración aduanera de la Unión Europea compete la recaudación de las cantidades mencionadas anteriormente, se aplicarán las disposiciones previstas en el artículo 87 del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establece el código aduanero de la Unión. De este modo [*nombre de la asociación garante nacional*] es asimismo responsable del pago de las cantidades indicadas anteriormente en el caso de que se apliquen las condiciones establecidas en el artículo 167, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión, de 24 de noviembre de 2015, por el que se establecen normas de desarrollo de determinadas disposiciones del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el código aduanero de la Unión.

La responsabilidad de ...[*nombre de la asociación garante nacional*] se deriva de las disposiciones del Convenio TIR. En particular, la responsabilidad comenzará en el momento especificado en el artículo 8, apartado 4, del Convenio TIR.

Otras disposiciones

[*nombre de la asociación garante nacional*] se compromete asimismo a cumplir las disposiciones específicas del anexo 9, parte I, apartado 3, incisos i) a iii) y v) a x), así como la obligación de presentar datos de conformidad con las disposiciones del anexo 9, parte II, del Convenio TIR.

Finalización del Acuerdo

El presente Acuerdo carece de fecha de expiración. Cualquiera de las partes podrá dar por concluido unilateralmente el Acuerdo siempre que lo notifique por escrito a la otra parte con una antelación de tres meses, como mínimo.

La finalización del presente Acuerdo se producirá sin perjuicio de las responsabilidades y obligaciones que incumban a [*nombre de la asociación garante nacional*] en virtud del Convenio TIR. Por consiguiente [*nombre de la asociación garante nacional*] seguirá siendo responsable de cualquier solicitud válida de pago del importe garantizado derivado de operaciones TIR cubiertas por el presente Acuerdo y que se hayan iniciado antes de que tuviera efecto la extinción del acuerdo, incluso en el caso de que la solicitud de pago se haya enviado después de esa fecha.

Sumisión jurisdiccional

En relación con cualquier litigio que surja como consecuencia de la aplicación del presente Acuerdo, el lugar de jurisdicción y el Derecho nacional aplicable serán los del Estado del miembro del domicilio social de [*nombre de la asociación garante nacional*].

Entrada en vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor a partir de ...

Firmado

Firmado

Por la asociación garante nacional

Por la Administración aduanera

Fecha

Fecha

IX.8.8. Modelo de sello para el procedimiento de emergencia/continuidad de las actividades

PROCEDIMIENTO DE CONTINUIDAD DE LAS ACTIVIDADES NCTS
<i>DATOS NO DISPONIBLES EN EL SISTEMA</i>
<i>INITIATED ON</i> _____
<i>(Fecha/hora)</i>

(dimensiones: 26 × 59 mm, tinta roja)

Para consultar todas las versiones lingüísticas del sello, véase la parte V, anexo 8.1.

IX.8.9. Ejemplos de casos de presentación de los datos del cuaderno TIR por medios electrónicos

a) Transporte TIR iniciado en un tercer país y que atraviesa un país no perteneciente a la Unión durante su trayecto:

Ejemplo:

[Turquía – Kapitan Andreevo (Bulgaria) – Siret (Rumanía) – Ucrania – Medyka y Cracovia (Polonia)]

El titular del cuaderno TIR es el responsable de la presentación de los datos del cuaderno TIR en la aduana de entrada en Kapitan Andreevo (Bulgaria). La aduana de salida de la Unión en Siret (Rumanía) finaliza la operación TIR y envía los mensajes IE006 e IE018 a la aduana de

entrada en Kapitan Andreevo (Bulgaria). Cuando la operación TIR vuelve a entrar en la Unión, el titular del cuaderno TIR vuelve a ser responsable de la presentación de los datos del cuaderno TIR en la aduana de entrada en Medyka (Polonia). Se trata de una nueva operación NCTS/TIR con un nuevo NRM. La aduana de destino (Cracovia) finaliza la operación TIR enviando los mensajes IE006 e IE018 a Madyka, separando y conservando ambas partes de la hoja n.º 2 del cuaderno TIR y efectuando anotaciones en la matriz del cuaderno TIR.

b) Transporte TIR iniciado en la Unión y que lleva aparejada una carga intermedia:

Ejemplo:

[Turku (Finlandia) – Kotka (Finlandia) – Rusia]

El titular del cuaderno TIR es el responsable de introducir los datos del cuaderno TIR y presentar este último en la aduana de partida (Turku). En el lugar de carga intermedia (Kotka) se finaliza la operación TIR anterior (de Turku) enviando los mensajes IE006 e IE018 a Turku, separando y conservando ambas partes de la hoja n.º 2 del cuaderno TIR y efectuando anotaciones en la matriz del cuaderno TIR. El titular del cuaderno TIR introduce los datos del cuaderno TIR, es decir, los de la operación previa procedente de Turku así como las mercancías cargadas en Kotka, y lo presenta para iniciar una nueva operación TIR. La aduana de salida de la Unión (Vaalimaa) finaliza la operación TIR enviando los mensajes IE006 e IE018 a Kotka, separando y conservando ambas partes de la hoja n.º 2 del cuaderno TIR y efectuando anotaciones en la matriz del cuaderno TIR.

c) Transporte TIR iniciado en un tercer país (Rusia) y que atraviesa dos lugares de descarga en la Unión:

Ejemplo:

[Múrmansk (Rusia) – Oulu (Finlandia) – Turku (Finlandia)]

El titular del cuaderno TIR es el responsable de introducir los datos del cuaderno TIR y presentar este último en la aduana de entrada (Raja-Jooseppi). En el lugar de descarga intermedia (Oulu) se finaliza la operación TIR anterior (Raja-Jooseppi) enviando los mensajes IE006 e IE018 a Raja-Jooseppi, separando y conservando ambas partes de la hoja n.º 2 del cuaderno TIR y efectuando anotaciones en la matriz del cuaderno TIR. El titular del cuaderno TIR introduce los datos del cuaderno TIR, incluidos los restantes de la operación procedente de Raja-Jooseppi, y lo presenta en Oulu para iniciar una nueva operación TIR. La aduana de destino (Turku) finaliza la operación TIR enviando los mensajes IE006 e IE018 a Oulu, separando y conservando ambas partes de la hoja n.º 2 del cuaderno TIR y efectuando anotaciones en la matriz del cuaderno TIR.

IX.9.1. Ejemplo de caso que afecta a Irlanda del Norte tras el *brexít*

El transporte TIR se desarrolla entre Alemania e Irlanda del Norte a través de Bélgica y Gran Bretaña.

El vehículo de transporte por carretera o el contenedor deben presentarse, junto con el cuaderno TIR, en la aduana de partida en Alemania a efectos de control. Una vez aceptado el cuaderno TIR por la aduana alemana, **comienza la primera operación TIR desde esa aduana hasta la aduana de salida (en tránsito) en Bélgica**. El vehículo o el contenedor, junto con el cuaderno TIR, deben presentarse en la aduana de salida (de tránsito) en Bélgica, donde finaliza esta operación TIR.

Téngase en cuenta que, además de los requisitos contemplados en el Convenio TIR (por ejemplo, la utilización del cuaderno TIR en papel), los intercambios de la información que figura en el cuaderno TIR entre ambas aduanas **se efectúan mediante la creación de un movimiento TIR en el NCTS** en la aduana alemana con finalización en la aduana belga, tal como recoge el AE del CAU.

A continuación, el vehículo de transporte por carretera o el contenedor se desplazan hasta Gran Bretaña en transbordador, abandonando así el territorio aduanero de la UE. Para su admisión, el vehículo o el contenedor deben presentarse, junto con el cuaderno TIR, en la aduana de entrada (de tránsito) de Gran Bretaña a efectos de control. **En este punto comienza la segunda operación TIR**. El trayecto del vehículo en Gran Bretaña termina en la aduana de salida (de tránsito) de ese territorio, en la que deben presentarse el vehículo y el cuaderno TIR a efectos de control y finalización de la operación.

A la entrada en Irlanda del Norte, territorio al que se aplica el marco jurídico del CAU, el vehículo o el contenedor deben presentarse en la oficina de entrada (de tránsito) en Irlanda del Norte a efectos de control. **Ello marcará el inicio de la tercera y última operación TIR de este transporte TIR desde la aduana de entrada (de tránsito) en Irlanda del Norte a una aduana interior de destino en Irlanda del Norte**. El vehículo o el contenedor deben presentarse en la aduana de destino a efectos de control, finalización y ultimación de la operación TIR. Como recoge el AE del CAU, para el intercambio de los datos del cuaderno TIR entre la aduana de entrada (en tránsito) de Irlanda del Norte y la aduana de destino, debe crearse un movimiento TIR en el NCTS en la aduana de entrada en Irlanda del Norte y finalizarse en la aduana de destino en Irlanda del Norte.