

Guía de los regímenes aduaneros aplicables al transporte marítimo de corta distancia

ORIGEN: Documento de trabajo de los servicios de la comisión (DGTREN-DGTAXND)
ADICIONES: Agencia Estatal de la Administración Tributaria - Departamento de Aduanas
EDICIÓN: Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain)



GUÍA DE LOS REGÍMENES ADUANEROS
APLICABLES AL TRANSPORTE MARÍTIMO
DE CORTA DISTANCIA

INDICE

	Pág.
• Presentación	3
• Cláusula de exención de responsabilidad	3
• Estatuto de las mercancías	4
• Regímenes aduaneros. Importación, Exportación y Tránsito	7
Mercancías transportadas dentro de la UE	11
Importaciones y despacho a libre práctica	13
Importaciones y depósito en zona franca	14
Exportaciones de la UE	16
Regímenes de tránsito	18
• Anexos	
Glosario de de definiciones	27
Ejemplos de rutas marítimas y requisitos aduaneros de tránsito	30
Modelo de certificado de servicio marítimo regular autorizado	31
Información general en internet	32

1. PRESENTACIÓN

Desde la creación de la Comunidad Económica Europea CEE en 1958 uno de los primeros objetivos que los seis estados fundadores se fijaron fue la creación de una unión aduanera que suprimiera todos los derechos de aduana al comercio entre ellos. La unión aduanera, que se alcanzó en 1968, presenta dos características principales:

- Elimina todos los derechos de aduana al comercio entre los Estados miembros.
- Introduce el arancel aduanero común, es decir la aplicación de un arancel único en toda la CEE a las mercancías importadas de terceros países.

Diversas disposiciones legislativas aduaneras consiguieron un mayor armonización administrativa aduanera, lo que llevó a la introducción, en 1988, del Documento Único Administrativo DUA el cual reemplazó a los más de 100 impresos diferentes que se utilizaban hasta entonces en los Estados miembros.

La introducción de mercancías en el territorio de la Unión Europea requiere de la aplicación de legislación comunitaria fiscal (derechos arancelarios), comercial (por ejemplo la Política Agrícola Común), o de defensa de interés público (protección de marcas, patentes, prohibiciones de importación, etc). Las autoridades aduaneras de los Estados miembros de la Unión Europea aplican la legislación aduanera comunitaria, complementada y aplicada por sus propias normas nacionales.

Los puertos marítimos son el puesto fronterizo entre el territorio aduanero comunitario y el extracomunitario. Cruzar esa frontera supone la intervención de las autoridades aduaneras. Las autoridades aduaneras aplican, en principio, los mismos controles al transporte marítimo transoceánico que al de corta distancia basándose en que no pueden estar seguras de que un barco que salga de un puerto comunitario a otro no escala entre medias en otro puerto no comunitario. Sin embargo hay una serie de regímenes de control simplificados para aplicación al transporte marítimo de corta distancia relacionados con el concepto de servicio marítimo regular introducido en 1998.

El objetivo de esta Guía es explicar la normativa aplicable para operaciones en España. En primer lugar se explica el estatuto comunitario de la mercancía y, después, cada uno de los regímenes aduaneros, tanto los normales como los simplificados, y los requisitos necesarios para poder acogerse a estos últimos ya sea para la importación, la exportación o el tránsito. También se explican los diversos destinos aduaneros posibles producto del estatuto de las mercancías y de la diversidad de regímenes en que se puedan transportar.

La Comisión Europea ha publicado un documento de trabajo para explicar y divulgar las normas aduaneras aplicables al transporte marítimo de corta distancia, con el objetivo también de que sirva de base para debatir aspectos prácticos de los mismos y obtener propuestas concretas para simplificar, agilizar y abaratar este modo de transporte.

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, SPC-S, espera contribuir a divulgar los regímenes simplificados de que se puede beneficiar el transporte marítimo de corta distancia, de forma que se puedan aplicar más, redundando en beneficio de este modo de transporte. Pretendemos ayudar a quienes tienen que ver con este modo de transporte o lo quieren utilizar de forma que puedan cumplir las disposiciones aduaneras que les son aplicables. Siguiendo la iniciativa de la Comisión también transmitiremos cualquier contribución positiva orientada a simplificar, agilizar y abaratar los trámites aduaneros correspondientes.

Agradecemos el trabajo realizado por los servicios de la Comisión, el permiso de DGTREN para utilizar su documento de trabajo como base de esta Guía, y la colaboración del Departamento de Aduanas de la Agencia Estatal de Administración Tributaria AEAT para incorporar la aplicación de la normativa en España.

2. CLÁUSULA DE EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD

La finalidad de esta Guía es puramente informativa y no constituye en modo alguno una declaración, ni de la Comisión Europea, ni de la AEAT, sobre la legislación y la normativa aduaneras aplicables en la Unión Europea y en España.

3. ESTATUTO DE LAS MERCANCÍAS

¿Qué es el estatuto de las mercancías y por qué es importante?

El estatuto aduanero de las mercancías¹ desempeña un papel importante en asuntos aduaneros; para explicar los diversos regímenes aduaneros, es imprescindible comprender el papel del estatuto de las mercancías. Este estatuto debe poder acreditarse.

Las mercancías se clasifican en dos categorías según su estatuto:

- Mercancías comunitarias.
- Mercancías no comunitarias.

Mercancías comunitarias:

- Las procedentes de la Comunidad.
- Las procedentes de un país no comunitario, habiéndose pagado todos los derechos de aduana aplicables y demás gravámenes ("despachadas a libre práctica")
- Las fabricadas en la Comunidad con materiales o piezas importados de un país no comunitario, a condición de que se hayan pagado todos los derechos de aduana y demás gravámenes aplicables a esos materiales y piezas.

Mercancías no comunitarias:

- Todas las mercancías que no sean comunitarias, incluidas las mercancías comunitarias que han perdido su estatuto de mercancía comunitaria.

NOTA: LAS MERCANCÍAS COMUNITARIAS CUYO ESTATUTO COMUNITARIO NO PUEDA SER ACREDITADO EN LOS CASOS PREVISTOS RECIBIRÁN LA CONSIDERACIÓN DE MERCANCÍAS NO COMUNITARIAS.

Si las mercancías han sido despachadas a libre práctica ¿es necesario acreditar su estatuto comunitario cada vez que se atraque en un puerto?

Sí, a menos que esas mercancías comunitarias se transporten de un puerto del territorio aduanero de la Comunidad a otro mediante un "servicio marítimo regular autorizado" (véase página 8).

¿Cómo puede establecerse el estatuto de mercancía comunitaria?

Una mercancía puede alcanzar el estatuto de mercancía comunitaria si:

- (1) *Procede de otro Estado miembro sin haber pasado por el territorio de un tercer país.*
- (2) *Procede de otro Estado miembro y ha pasado por el territorio de un tercer país al amparo de un documento de transporte único expedido en un Estado miembro.*
- (3) *Ha sido transbordada en un tercer país a un medio de transporte diferente del inicial y con un nuevo documento de transporte. El nuevo documento debe ir acompañado de una copia del documento original que cubre el transporte del Estado miembro de origen al Estado miembro de destino.*

Si lo anterior no procede, se considerará que la mercancía tiene estatuto no comunitario.

¿Cómo puede acreditarse el estatuto de mercancía comunitaria?

El estatuto comunitario de una mercancía puede acreditarse mediante²:

- **El T2L** (ejemplar n.º 4 del Documento Único Administrativo).

¹ Párrafos 6-8 del artículo 4 del Código Aduanero Comunitario (CAC).

² Apartados 9 a 12 del artículo 5 del apéndice II del convenio; Artículo 314 ter, apartado 1 de las Disposiciones de aplicación del Código Aduanero Comunitario.

- **El T2LF** (ejemplar n.º 4 del DUA, para mercancías con origen o destino en territorios excluidos del territorio fiscal de la Comunidad³).
- **La factura** o el documento de transporte debidamente cumplimentados y referidos exclusivamente a las mercancías comunitarias, donde figure consignada la sigla T2L o T2LF, según sea el caso.
- **El manifiesto de la compañía naviera** cumplimentado y visado por las autoridades competentes, donde figure la letra “C” para las mercancías comunitarias, la letra “F” para las mercancías con origen o destino en alguno de los territorios excluidos del territorio fiscal de la Comunidad o transportadas entre estos y la letra “N” para las demás mercancías (en caso de que se trate de un servicio marítimo de otro tipo).
- **El manifiesto de la compañía naviera**, en caso de acogerse a los regímenes de tránsito simplificados (nivel II), en el que figure la letra “C” para las mercancías comunitarias.
- Un talón de un cuaderno TIR o de un cuaderno⁴ ATA, autenticado por las autoridades aduaneras, donde figure “T2L”.
- Las placas y documentos de matriculación de los vehículos de motor matriculados en un Estado miembro, siempre que los datos que allí figuren no den lugar a dudas sobre su estatuto comunitario.
- La declaración de estatuto comunitario de envases, recipientes, paletas y otros elementos similares (con excepción de los contenedores) que vuelvan vacíos procedentes de otros Estados miembros, siempre que no dé lugar a dudas.
- La declaración de estatuto comunitario del equipaje que lleven consigo los viajeros (mercancías no destinadas a fines comerciales), siempre que no dé lugar a dudas.
- El documento administrativo de acompañamiento (DAA), establecido en virtud del Reglamento (CEE) n.º 2719/92, de los productos sujetos a impuestos especiales que circulen en régimen de suspensión.
- El documento T2M para los productos de la pesca marítima y las mercancías obtenidas a partir de dichos productos capturados por los barcos pesqueros comunitarios fuera de las aguas territoriales de un país o territorio que no pertenezca al territorio aduanero de la Comunidad.
- Una etiqueta especial puesta en los paquetes postales y documentos adjuntos si esos paquetes tienen su origen o destino en territorios excluidos del territorio fiscal de la Comunidad o son transportados entre estos; sin esa etiqueta se supone que tienen estatuto comunitario (los paquetes postales incluidos) cuando se les transporta de un lugar a otro dentro del territorio aduanero de la Comunidad.
- El documento que certifica el estatuto comunitario de las mercancías que están en una zona o depósito franco, un ejemplar de control T5 (utilizado cuando la exportación de las mercancías fuera del territorio aduanero de la Comunidad esté prohibida o sujeta a restricciones, derechos de exportación o cualquier otra imposición a la exportación).

Los documentos o modalidades aplicables al estatuto de las mercancías no podrán utilizarse cuando se hayan cumplido los trámites de exportación de unas mercancías (excepto en el caso de exportaciones con destino a un país de la AELE o de Visegrado) o se hayan acogido éstas a un régimen de perfeccionamiento activo.

NOTA: LAS MERCANCÍAS COMUNITARIAS AL AMPARO DEL RÉGIMEN DE TRÁNSITO COMUNITARIO INTERNO MANTIENEN SU ESTATUTO COMUNITARIO (T2/T2F).

Uso del manifiesto de una naviera para acreditar el estatuto comunitario de las mercancías

Si se acredita el estatuto comunitario de las mercancías mediante el manifiesto de una naviera (en un servicio de transporte de “otro” tipo, véase A2 en la página 13), este deberá incluir la siguiente información:

- El nombre y la dirección completa de la compañía naviera.
- El nombre del buque.
- El lugar y la fecha de carga de las mercancías.
- El lugar de descarga de las mercancías.

Deberán constar además, en relación con cada envío:

³ Las Islas del Canal, las Islas Canarias, los departamentos de ultramar franceses: Guadalupe, Martinica, Guyana y Reunión, el monte Athos y las islas Åland.

⁴ El cuaderno ATA es un documento aduanero internacional utilizado para la importación temporal de mercancías con fines específicos, verbigracia, equipos profesionales o materiales de demostración comercial en muestras, exposiciones o ferias.

- Una referencia al conocimiento de embarque o a cualquier otro documento comercial.
- El número, la descripción, las marcas y números de referencia 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.
- Los números de identificación de los contenedores, si procede.
- Las siguientes indicaciones relativas al estatuto de las mercancías, según sea el caso:
 - La letra “C” (equivalente a “T2L”) para las mercancías cuyo estatuto comunitario pueda acreditarse.
 - La letra “F” (equivalente a T2LF) para las mercancías cuyo estatuto comunitario pueda acreditarse, con origen o destino en una zona del territorio aduanero de la Comunidad en la que no se aplique la Directiva 77/388/CE o transportadas entre ese tipo de zonas
 - La letra “N” para las demás mercancías.

A petición de la naviera, la oficina aduanera competente visará el manifiesto cumplimentado y firmado.

Acreditación del estatuto comunitario por un expedidor autorizado

Si un solicitante reúne ciertas condiciones, las autoridades aduaneras pueden autorizar a una persona, que es conocida como el “expedidor autorizado”, a utilizar documentos T2L y documentos comerciales como documentos de estatuto sin que tengan que ser visados por la oficina competente (véanse también sobre el “expedidor autorizado” las páginas 16-17).

Acreditación del estatuto comunitario y uso de un manifiesto marítimo electrónico

Las navieras reconocidas como expedidores autorizados pueden ser autorizadas a no elaborar el manifiesto que acredita el estatuto comunitario de las mercancías hasta como máximo el día siguiente a la partida del buque y, en todo caso, antes de su llegada al puerto de destino.

- *Esta autorización se concederá solamente a las navieras que reúnan las condiciones siguientes:*
- *Utilizan un sistema de intercambio electrónico de datos para transmitir la información del manifiesto entre el puerto de partida y el de destino.*
- *Tienen su sede o una agencia regional en un Estado miembro de la CE.*
- *Presta un número importante de servicios entre los Estados miembros por rutas autorizadas.*

NOTA: PARA SABER MÁS SOBRE LAS CONDICIONES NECESARIAS PARA OBTENER EL ESTATUTO DE EXPEDIDOR AUTORIZADO, CONSULTE LAS PÁGINAS 16-17.

- El manifiesto debe ser visado por las autoridades aduaneras antes de su utilización e incluir por lo menos la siguiente información:

- (1) El nombre y la dirección completa de la compañía naviera.
- (2) La identificación del buque.
- (3) Lugar y fecha de la carga.
- (4) Lugar de descarga.

y, para cada envío:

- (1) La referencia del conocimiento de embarque o de otro documento comercial.
- (2) El número, la descripción, las marcas y números de referencia de los bultos.
- (3) La descripción de las mercancías según su denominación comercial usual que contenga todas las indicaciones necesarias para su identificación.
- (4) La masa bruta en kilogramos.
- (5) Los números de identificación de los contenedores, si procede.

- Las siguientes indicaciones relativas al estatuto de las mercancías, según sea el caso:
 - La letra “C” (equivalente a “T2L”) para las mercancías cuyo estatuto comunitario pueda acreditarse.

- La letra “F” (equivalente a T2LF) para las mercancías cuyo estatuto comunitario pueda acreditarse, con origen o destino en una zona del territorio aduanero de la Comunidad en la que no se aplique la Directiva 77/388/CE o transportadas entre ese tipo de zonas.
- La letra “N” para las demás mercancías.

NOTA: A PETICIÓN, SE PRESENTARÁ UN EJEMPLAR DEL MANIFIESTO A LAS AUTORIDADES ADUANERAS DEL PUERTO DE PARTIDA A MÁS TARDAR EL DÍA LABORABLE SIGUIENTE A LA SALIDA DEL BUQUE Y, EN TODO CASO, ANTES DE QUE LLEGUE AL PUERTO DE DESTINO.

- Deberá presentarse un ejemplar del manifiesto a las autoridades aduaneras del puerto de destino.

4. RÉGIMENES ADUANEROS. IMPORTACIÓN, EXPORTACIÓN Y TRÁNSITO

Hay regímenes aduaneros normalizados aplicables a la importación, la exportación y el tránsito de mercancías por el territorio de la CE. Se aplican a todos los transportes a menos que la naviera reúna las condiciones para poder solicitar acogerse a los regímenes simplificados.

Los reglamentos comunitarios⁵ relativos a los **regímenes simplificados aplicables a las importaciones y exportaciones** dejan su aplicación a la discreción de las autoridades aduaneras de los Estados miembros. Para poder acogerse a los regímenes simplificados (véase el anexo II) debe obtenerse autorización.

Los regímenes simplificados de importación y exportación pueden incluir⁶:

- La aceptación de declaraciones incompletas o que carezcan de todos los documentos necesarios para el régimen aduanero en cuestión.
- La presentación de una declaración simplificada que implicará la presentación de una declaración adicional posteriormente.
- La entrada o la exportación de las mercancías en los locales de la persona concernida o en otros lugares indicados o autorizados por las autoridades aduaneras.

Algunas autoridades aduaneras de los Estados miembros utilizan sistemas electrónicos que facilitan los regímenes simplificados. Además de las simplificaciones reconocidas por los Reglamentos comunitarios, las autoridades aduaneras de los Estados miembros podrán realizar las suyas propias siempre que se ajusten a las políticas comunitarias. Para más información, diríjase a las autoridades aduaneras nacionales de los Estados miembros.

Solamente los servicios marítimos regulares autorizados pueden solicitar de las autoridades aduaneras autorización para acogerse a los regímenes de tránsito simplificados. Los detalles de los regímenes se exponen en las páginas 21 a 25. En 1987 se elaboraron dos convenios entre la Comunidad Europea y los países de la AELC⁷. Estos convenios facilitan la importación, exportación y transporte de mercancías con origen o destino en países de la Comunidad Europea y la AELC y transportadas entre estos. Uno de los convenios (Convenio CE-AELC relativo a un régimen común de tránsito de 20 de mayo de 1987, DO L 226 de 18. 8. 1987 y modificaciones) estableció un régimen común de tránsito, mientras que el otro (Convenio relativo a la simplificación de formalidades en los intercambios de mercancías de 20 de mayo de 1987 (incluido el documento único administrativo (DUA), DO L 134 de 22. 5. 1987 y modificaciones) simplificó los trámites de importación, exportación y tránsito. En esta guía se denominan esos convenios “el Convenio” y el “Convenio DUA” respectivamente. El impreso DUA se rellena como un documento T1 o T2 para indicar qué régimen de tránsito es aplicable.

Servicio marítimo regular autorizado: lista general de comprobaciones (solicitudes)

- El solicitante está establecido en un Estados miembros y presta un servicio marítimo regular.
- El solicitante no ha cometido ninguna infracción grave o repetida de la legislación aduanera o fiscal.

⁵ Artículo 76 del CAC y artículos 253-278 del Reglamento DAC.

⁶ Reglamentos (CEE) n.º 2913/92 y (CEE) n.º 2454/93 del Consejo, artículos 253-278.

⁷ Miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio: Islandia, Noruega, Suiza y Liechtenstein. Las mismas reglas se aplican también a los países del acuerdo Visegrado: la República Checa, Eslovaquia, Hungría y Polonia.

- Solicitudes por escrito únicamente, firmadas, fechadas, que incluyen todas las pruebas⁸ exigidas e indican que simplificación se solicita.
- Las solicitudes de han presentado en el país en el que está establecido el solicitante.
- Se ha concedido autorización a unos buques concretos de una ruta⁹.
- Una vez autorizado, señalar a las autoridades todo cambio que pudiera influir en la continuación o el contenido de la autorización (cambio de buque o de ruta).

Servicios marítimos regulares autorizados¹⁰

¿Qué es un servicio marítimo regular autorizado¹¹?

Un servicio marítimo regular autorizado efectúa transportes de mercancías en buques que navegan **únicamente** entre puertos situados en el territorio aduanero de la Comunidad y no pueden tener origen, destino o hacer escalas fuera de este territorio, ni en una zona franca de control de tipo I (a saber, controles basados principalmente en la existencia de una cerca) de un puerto situado en dicho territorio aduanero. Este concepto sólo es aplicable al transporte de puerto a puerto y no cubre el transporte de mercancías por tierra a partir del puerto de llegada. Esta parte del transporte se realiza acogido al régimen de tránsito comunitario o al sistema TIR si es por carretera pasando por o con destino en un tercer país.

A no ser que se demuestre lo contrario, se supone que las mercancías transportadas en un servicio marítimo regular autorizado tienen estatuto comunitario.

Las mercancías que no hayan sido despachadas a libre práctica y sean transportadas por un servicio marítimo regular autorizado deberán disponer de la documentación de tránsito comunitario y de una garantía (excepto en el caso de las mercancías acogidas al régimen de tránsito simplificado de los niveles I y II).

¿Cuáles son las ventajas de obtener el estatuto de servicio marítimo regular autorizado?

- *En el caso de las mercancías comunitarias, no se exige prueba de su estatuto. Tenga en cuenta que si se trata de mercancías no comunitarias deberán acogerse al régimen de tránsito.*
- *Bajo el régimen de tránsito se podrán acoger las mercancías a los niveles I o II de simplificación, con la ventaja de que:*
 - (a) *Este sistema se basa en el o los manifiestos del propio proveedor de servicios.*
 - (b) *No se exige la garantía de tránsito comunitaria para las mercancías transportadas acogidas a T1 o T2F.*
 - (c) *Se reduce el papeleo, ya que el manifiesto sustituye a los diversos documentos de tránsito comunitario.*

Si la mayor parte de la carga está compuesta por mercancías T1, tener el estatuto de servicio marítimo regular autorizado implica más documentación aduanera que si se tiene un estatuto de otro tipo de servicio. Sin embargo, las compañías navieras que consigan la autorización de servicio regular autorizado pueden evitar la exigencia de los impresos T1 para cada envío T1 obteniendo la autorización a acogerse al régimen de tránsito simplificado que permite sustituir los documentos de tránsito por los manifiestos.

No es obligatorio que un servicio marítimo regular autorizado se acoja a los regímenes de tránsito simplificados. En tal caso, el servicio se acogerá al régimen de tránsito normal cuando transporte mercancías T1 o T2F utilizando el DUA y una garantía.

¿A quién hay que dirigirse para presentar una solicitud de autorización como servicio marítimo regular?

La solicitud de creación de un servicio regular será presentada a las autoridades aduaneras del Estado miembro en cuyo territorio esté establecida la compañía naviera que preste ese servicio (en el anexo IV figura una lista de enlaces a las

⁸ Servirá de ayuda a la autoridad competente para determinar si se es capaz de cumplir con las obligaciones correspondientes que se aporte información sobre la organización de los archivos de la compañía, la frecuencia con que se recurrirá al régimen de tránsito y otro tipo de información pertinente.

⁹ Véase el modelo del anexo V.

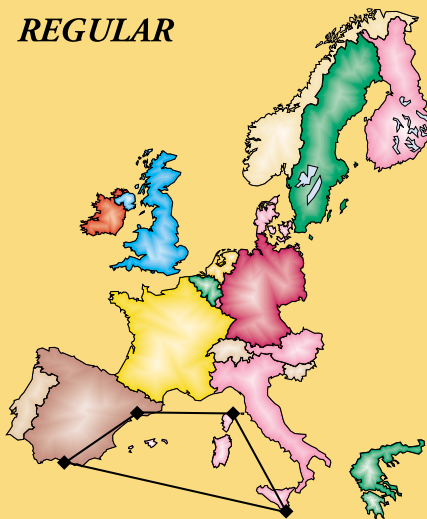
¹⁰ Este concepto de servicio regular no debe confundirse con el que encierra el término «servicio regular» utilizado en los transportes marítimos.

¹¹ Artículo 313 bis del IPC.

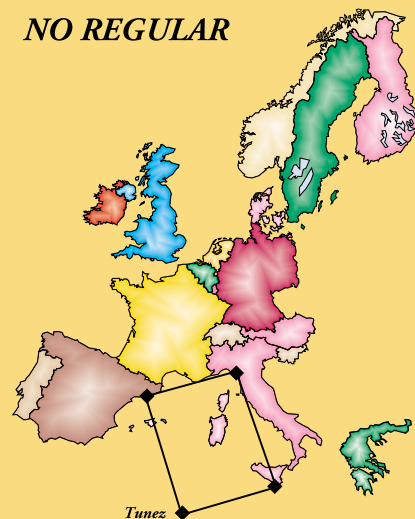
REGÍMENES ADUANEROS DE LA CE

	A	Mercancías comunitarias o en tránsito		Línea marítima regular autorizada: suposición del estatuto comunitario y presentación en la aduana de las mercancías en tránsito	 Página 11
		Mercancías comunitarias		(Otros) servicios marítimos “no autorizados”: documento que prueba el estatuto comunitario exigido	
	B	Mercancías no comunitarias		Mercancías despachadas a libre práctica, reexportadas o acogidas al régimen de tránsito	 Página 13
Mercancías: presentadas a la oficina aduanera del puerto		C	Mercancías almacenadas en una zona franca		
	D	Mercancías exportadas de la UE		Mercancías transportadas fuera de la CE o acogidas al régimen de tránsito	 Mercancías: transportadas fuera de la UE Página 16
		E	Mercancías acogidas al régimen de tránsito aduanero		
					

REGULAR



NO REGULAR



autoridades aduaneras nacionales). En España es el Departamento de Aduanas e II. EE. quién lo concede, aunque puede solicitarse bien directamente o bien a través de cualquier registro de la AEAT. Si la solicitud se presenta en España y afecta a algún puerto extranjero, el Departamento de Aduanas e II. EE. contacta con los Servicios Aduaneros del Estado afectado, debiendo esperarse para obtener la autorización a la contestación de dicho Estado.

Las modificaciones de buque en la línea autorizada también se solicitan en el mismo departamento, siendo la contestación inmediata si el buque es español. En caso de buques extranjeros puede demorarse hasta que el Estado miembro afectado envíe la información requerida.

Acuerdos de fletamento compartido

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

RUTA A: MERCANCÍAS COMUNITARIAS TRANSPORTADAS DENTRO DE LA UE

En lo que se refiere a los regímenes aduaneros, hay dos categorías de operadores de transporte marítimo de corta distancia en la UE:

- **A1 –“servicio marítimo regular autorizado”**– Las navieras deben obtener la autorización de la autoridad aduanera competente para poder prestar un servicio marítimo regular autorizado. Las condiciones que debe reunir una naviera para obtener esa autorización se exponen en el anexo I. Una vez obtenida esa autorización, la naviera tiene la ventaja de que no tiene que acreditar el estatuto comunitario de las mercancías, **a no ser que las autoridades aduaneras demuestren lo contrario**¹².
- **A2 –“otros” servicios marítimos**– Si un proveedor de servicios no reúne los requisitos para poder prestar un “servicio marítimo regular” o desea obtener la autorización para realizarlo, ese servicio se considera “otro” servicio. Es necesario acreditar el estatuto comunitario de las mercancías transportadas.

RÉGIMEN

“SERVICIO MARÍTIMO REGULAR AUTORIZADO”

Un “servicio marítimo regular autorizado” es de hecho una especie de puente por el que se transportan mercancías de un puerto a otro de la UE. No hay necesidad de acreditar el estatuto comunitario de las mercancías cuando estas son transportadas en un “servicio marítimo regular autorizado”.

Sin embargo, si ese mismo servicio transporta también mercancías acogidas a T1 (tránsito exterior) o T2F (tránsito interno), estas deben pasar la aduana en el lugar de destino o entregarse a un consignatario autorizado (véase la p. 33), según proceda. La lista de aduanas de tránsito está disponible en: (http://europa.eu.int/comm/taxation_Customs/dds/en/csrdhome.htm).

“OTROS SERVICIOS MARÍTIMOS”

Presentación de las mercancías

Todos los “otros” servicios marítimos que transporten mercancías comunitarias están obligados, al llegar a un puerto comunitario, a informar a las autoridades aduaneras, de la manera requerida, de que esas mercancías han llegado¹³.

Declaración sumaria

Las mercancías deben llevar adjunta una declaración sumaria según lo exigido a continuación para la ruta B. Se aceptará el documento que acredita el estatuto comunitario de las mercancías como declaración sumaria.

¿Es obligatoria la presentación?: Sí.

Todas las mercancías que lleguen a un puerto comunitario deben descargarse en un muelle autorizado por las autoridades aduaneras y presentarse a estas. La presentación debe hacerla:

- La persona que ha transportado las mercancías a la Comunidad.
- La persona responsable de su transporte ulterior.

La información sobre los muelles autorizados puede obtenerse de las autoridades aduaneras nacionales de los Estados miembros¹⁴.

¹² Un servicio marítimo regular autorizado puede transportar también mercancías no comunitarias o mercancías comunitarias a los territorios excluidos del territorio fiscal de la Comunidad. En tal caso debe expedirse una declaración de tránsito T1 o T2F y depositarse una garantía si es aplicable el régimen de tránsito normalizado.

¹³ Artículos 37-57 del CAC.

¹⁴ Artículos 182-189 del Reglamento DAC.

Descarga y almacenamiento de mercancías

Las mercancías solo pueden descargarse de un buque en los lugares autorizados por las autoridades aduaneras después de la presentación, la entrega de la declaración sumaria y con permiso de las autoridades aduaneras. En caso de urgencia se podrán descargar las mercancías sin permiso por motivos de seguridad. No obstante, deberá informarse inmediatamente a las autoridades aduaneras de la descarga de las mercancías. Las autoridades aduaneras podrán exigir que se descarguen las mercancías para su examen.

RUTA B: MERCANCÍAS NO COMUNITARIAS IMPORTADAS A LA UE Y DESPACHADAS A LIBRE PRÁCTICA COMO MERCANCÍAS COMUNITARIAS

RÉGIMEN

Presentación y declaración sumaria

La presentación de la mercancía se llevará a cabo de la misma manera que el caso de la ruta A.

Declaración sumaria

La presentación de mercancías debe ir acompañada de una “declaración sumaria” con la información que las identifica. Normalmente se realiza en la misma oficina aduanera que la presentación.

Se aceptará el documento que acredita el estatuto comunitario de las mercancías como declaración sumaria. Las autoridades aduaneras podrán aceptar documentos o documentos informatizados comerciales si contienen los detalles necesarios. Entre los documentos comerciales aceptables se incluyen: La declaración debe hacerla:

- La persona que ha transportado las mercancías a la Unión Europea.
- La persona responsable de su transporte ulterior.
- La naviera.
- El representante de cualquiera de los mencionados anteriormente.
- Conocimientos de embarque.
- Manifiestos de los contenedores.
- Listas de carga.
- Manifiestos.
- Registros de los envíos (en los inventarios informatizados).

Se contactará la oficina aduanera del lugar de descarga para averiguar qué documentos comerciales son aceptables. Normalmente se combinan la presentación y la declaración sumaria. Si se han efectuado los trámites necesarios para asignar a las mercancías un destino aduanero (por ejemplo: despacho a libre práctica, acogida a un régimen de suspensión, destrucción o reexportación) antes de la declaración sumaria, las autoridades aduaneras podrán no exigir la presentación de la declaración sumaria. Debe contactarse la oficina aduanera del lugar de descarga para comprobar si esto es posible.

¿Está autorizado el aligeramiento?

Sí. En los casos en que sea necesario transportar la carga del buque importador anclado en alta mar a embarcaciones más pequeñas, p. ej.: gabarras, para su traslado a tierra, las autoridades aduaneras podrán autorizar este tipo de operación. Se contactará la oficina aduanera del lugar de descarga para acordar los regímenes de transporte de las mercancías a un muelle autorizado. Las autoridades aduaneras impondrán las condiciones y especificarán la ruta que deben seguir las mercancías.

¿Hay restricciones al traslado de las mercancías después de su descarga?

Sí. Después de la presentación y depósito de la declaración sumaria, las mercancías permanecerán en almacenamiento provisional hasta que se les asigne un destino aduanero (por ejemplo: despacho a libre práctica). Mientras dure el almacenamiento provisional, no podrán retirarse, abrirse o examinarse las mercancías sin permiso de las autoridades aduaneras y sólo podrán manipularse de manera que se mantengan en el mismo estado, sin cambios. Pueden almacenarse solamente en lugares autorizados por las autoridades aduaneras denominados “almacenes de depósito temporal”.

Los muelles y cobertizos de tránsito podrán obtener la consideración de almacenes de depósito temporal si cumplen las condiciones exigidas. La información sobre esas condiciones puede obtenerse de las autoridades aduaneras nacionales de los Estados miembros.

RUTA C: MERCANCÍAS DE UN TERCER PAÍS IMPORTADAS A LA UE Y DEPOSITADAS EN ZONA FRANCA ANTES DE SER DESPACHADAS A LIBRE PRÁCTICA

¿Qué es una zona franca?

Una zona franca es una área especial que pertenece al territorio aduanero comunitario en la que:

- Se considera que a efectos de aranceles y medidas políticas comerciales las mercancías no comunitarias están fuera del territorio aduanero comunitario, a condición de que estas mercancías no hayan sido despachadas a libre práctica, ni estén sujetas a un régimen arancelario que dé lugar a la contracción de una deuda aduanera, ni hayan sido utilizadas o consumidas dentro de esa área. Se suspende el pago del IVA mientras las mercancías permanezcan en esa área, sin embargo, debe abonarse el IVA del suministro de bienes y servicios a esa área.
- Se puede considerar que las mercancías comunitarias, antes de su exportación física, han sido exportadas siguiendo las normas habituales de las exportaciones (por ejemplo: las restituciones a la exportación, el reembolso o la desgravación de los derechos de aduana).

¿Qué tipos de zonas francas hay?

Las zonas francas se clasifican según la manera en que se ejecutan los controles aduaneros. Los controles en las zonas francas se ejercen principalmente de estas dos maneras¹⁵:

- Cuando la zona franca está vallada, los controles se efectúan principalmente en la entrada. En este caso, la zona franca está clasificada como zona franca de control del tipo I.
- Cuando la zona franca es un espacio abierto, los controles se llevan a cabo principalmente siguiendo los requisitos del régimen de depósito aduanero. En este caso la zona franca está clasificada como de control del tipo II.

¿Qué mercancías pueden depositarse en una zona franca?

En principio toda clase de mercancías puede almacenarse en una zona franca, independientemente del tipo de mercancía, calidad u origen, sin perjuicio de lo dispuesto en otras áreas de la legislación (por ejemplo: exclusión de mercancías restringidas por razones de seguridad, etc...). Además, las autoridades aduaneras podrán exigir que las mercancías que supongan algún peligro, puedan alterar las demás mercancías o, por otras razones, precisen instalaciones especiales, se coloquen en locales especialmente equipados para recibirlas.

RÉGIMEN

Depósito de mercancías en una zona franca

Control del tipo I: Las mercancías se depositan generalmente en una zona franca de control del tipo I mediante su entrada física en la zona procedentes directamente, por mar, de un tercer país. Generalmente las mercancías que entran en una zona franca de control del tipo I no tienen que presentarse a las autoridades aduaneras ni es necesario hacer una declaración en aduana.

Control del tipo II: las mercancías que se depositen en una zona franca de control del tipo II deben presentarse a las autoridades aduaneras (incluido el depósito de la declaración sumaria) y están sujetas a una declaración aduanera. No se considera que una mercancía sea mercancía de zona franca solamente en virtud de su entrada física en una zona franca del tipo II.

Funcionamiento de las zonas francas

Control del tipo I: Cuando unas mercancías se depositen en una zona franca, deben inscribirse en la contabilidad de existencias que deben visar las autoridades aduaneras. Esta contabilidad de existencias debe permitir que a las autoridades

¹⁵ Artículos 166-181 del CAC y artículos 799-814 del Reglamento DAC. La lista de zonas francas figura en el DO C 50/2002.

des aduaneras identificar las mercancías y registrar sus movimientos. Con este fin, la contabilidad de las existencias incluye detalles tales como la descripción de las mercancías, la cantidad y la referencia a los documentos de transporte.

En los casos en que las mercancías se transborden simplemente dentro de una zona franca, no es necesario inscribirlas en la contabilidad de existencias. Sin embargo, los documentos relativos a esta operación deben estar a la disposición de las autoridades aduaneras a petición de las mismas.

Control del tipo II: Cuando unas mercancías se depositen en una zona franca de control del tipo II deben también inscribirse en la contabilidad de existencias que permite a las autoridades aduaneras identificar las mercancías y supervisar sus movimientos. Sin embargo, esta información es mucho más detallada que la exigida en el control del tipo I, ya que todo el control aduanero está basado en estos documentos. Por lo tanto, la contabilidad de las existencias debe incluir esta información:

- Detalles de las declaraciones de aduanas.
- Asignación de las mercancías a otro destino aduanero.
- Información sobre su retirada provisional, etc.

Retirada de mercancías de una zona franca

Cuando se retire una mercancía de una zona franca con la intención de ser despachada a libre práctica, se seguirá el mismo régimen que se aplica en la ruta B.

Si las mercancías se acogen a un régimen de tránsito, se seguirá el mismo régimen que se aplica a la ruta E. Salvo excepciones, no es necesaria una declaración de aduanas para las mercancías no comunitarias que se reexportan a partir de una zona franca. En este caso, basta con la notificación previa a las autoridades aduaneras. No se requiere esta notificación en el caso de la reexportación de las mercancías no comunitarias que no se descargan o que se transbordan.

Si las mercancías comunitarias se exportan de una zona franca, se seguirá el mismo régimen que se aplica a la ruta D.

RUTA D: MERCANCÍAS EXPORTADAS DE LA UE

RÉGIMEN

Al igual que el caso de las importaciones a los Estados miembros o del transporte de mercancías de un Estado miembro de la UE a otro, es posible acogerse a regímenes normales y simplificados para la exportación de mercancías bajo determinadas condiciones (véase el anexo II acerca de los regímenes simplificados).

Régimen normal

El declarante debe presentar las mercancías, la declaración de exportación y, en caso necesario, la autorización o el permiso de exportación a la aduana de exportación:

- Del lugar en que el exportador está establecido.
- Del lugar en que las mercancías se envasan o cargan para su exportación.

Se pueden derogar estas normas, pero únicamente por motivos debidamente justificados como, por ejemplo:

- Un cambio de contrato.
- Un desvío de las mercancías del destino original.

El que una oficina aduanera esté cerrada cuando se vaya a realizar la exportación, no es motivo suficiente para justificar la entrega de la declaración de exportación en otro lugar.

¿Cuándo se exige una declaración de exportación?

Es necesaria una declaración de exportación de las mercancías comunitarias exportadas a un tercer país o a uno de los territorios excluidos del territorio fiscal de la Unión Europea.

Esta declaración es necesaria para:

- Poder pagar derechos de exportación.
- Aplicar restituciones a la exportación.
- Devolver o condonar algunos impuestos como el IVA.
- Controlar los desplazamientos de mercancías sujetas a licencia, prohibidas o restringidas.
- Compilar las estadísticas comerciales oficiales.

La oficina aduanera a la cual se han presentado las mercancías y la declaración de exportación autorizará la exportación de las mercancías a condición de que salgan del territorio aduanero comunitario en las mismas condiciones que cuando se aceptó la declaración. La declaración de exportación y las mercancías se presentan por último a la oficina aduanera del puerto de partida, que comprueba que las mercancías presentadas corresponden a las declaradas y supervisa su salida física.

¿Cuál es la diferencia entre la aduana de exportación y la aduana de partida?

Una aduana de **exportación** es la oficina aduanera a la que se presenta la declaración de exportación. Una aduana de **partida**, en el caso de las mercancías exportadas por mar, es la oficina aduanera del lugar en donde una naviera se hace cargo de las mercancías bajo un solo contrato de transporte para su transporte a un tercer país. En otros casos de mercancías exportadas por mar, la aduana de partida es la última oficina aduanera visitada por el buque antes de que las mercancías salgan del territorio aduanero comunitario. Una oficina aduanera puede ser tanto una aduana de exportación como una aduana de partida.

Algunas autoridades aduaneras nacionales utilizan sistemas electrónicos para las declaraciones aduaneras. Para más información, diríjase a las autoridades aduaneras nacionales de los Estados miembros.

¿Qué importancia tiene la fecha de recepción de una declaración de exportación?

La fecha real del régimen de exportación es la fecha de la recepción de la declaración de exportación en la oficina aduanera. Las mercancías no deben retirarse del lugar de la presentación hasta que no se produzca su despacho en aduana. Las mercancías permanecerán bajo la supervisión de la oficina aduanera hasta que salgan del territorio aduanero de la Unión Europea. La fecha de recepción es importante a causa del efecto que puede tener en cualquier gravamen a la exportación o devolución o en los requisitos para obtener una licencia.

Para solicitar una restitución a la exportación es necesario:

- Presentar la declaración de exportación en la oficina aduanera competente del lugar en que los productos vayan a cargarse en el transporte que vaya a efectuar la exportación.
- Informar a la oficina aduanera por lo menos 24 las horas antes del inicio de la carga e indicar la duración prevista de la misma, a menos que las autoridades aduaneras estipulen otro plazo.

En este caso el lugar de carga es:

- En el caso de las mercancías exportadas en contenedores, el lugar donde se cargan en los contenedores en el caso de las mercancías exportadas a granel, en sacos, cajas de cartón, cajas, botellas, etc., el lugar donde se las carga en el medio de transporte que sale del territorio aduanero comunitario.

¿Cuál es el régimen aplicable a las exportaciones que salen de la Unión Europea vía otro Estado miembro?

Es probable que se retrase el despacho de las mercancías que llegan a una aduana de partida de un Estado miembro sin pruebas de que la declaración de exportación ha sido aceptada por la oficina de exportación competente. A menos que haya una razón debidamente justificada, habrá que cumplir los trámites de exportación en la aduana de exportación competente. Esto implicará la vuelta de las mercancías a esa oficina aduanera para ser presentadas allí.

En caso de que unas mercancías se declaren para la exportación en un Estado miembro, pero salgan del territorio aduanero comunitario vía otro estado, esas mercancías deberán llevar adjunta una copia del ejemplar n.º 3 del DUA cuando lleguen a la aduana de partida (lo que indica que se han seguido los trámites de exportación de la remesa en el país de exportación).

Sin embargo, cuando una naviera va a exportar unas mercancías bajo un único contrato de transporte, la oficina aduanera competente del lugar en donde se realiza la entrega a la naviera es también la aduana de partida.

El ejemplar n.º 3 del DUA no es necesario para transportar las mercancías más allá de la aduana de partida. La aduana de partida inscribirá en rojo en el documento de transporte (por ejemplo, la nota o el manifiesto de transporte normalizado) la palabra "EXPORTACIÓN". Esto será la prueba para la oficina aduanera de que se ha autorizado la exportación de las mercancías. Es también la prueba comercial de que las mercancías se han exportado de la Unión Europea.

Exportación de mercancías en tránsito comunitario

En caso de que, para la exportación de unas mercancías, deba recurrirse a un régimen de tránsito a través de la Unión Europea, la aduana de partida inscribirá en tinta roja en todos los ejemplares del documento de tránsito la palabra "EXPORTACIÓN". Después, se hará lo mismo con el ejemplar n.º 3 del DUA y se le entregará a la persona que presenta las mercancías.

NOTA: LOS DOCUMENTOS O MODALIDADES APLICABLES AL ESTATUTO DE LAS MERCANCÍAS NO PODRÁN UTILIZARSE PARA LAS MERCANCÍAS QUE HAYAN CUMPLIDO LAS FORMALIDADES DE EXPORTACIÓN (EXCEPTO EN EL CASO DE EXPORTACIONES CON DESTINO A UN PAÍS DE LA AELC O DE VISEGRADO) O QUE SE HAYAN INCLUIDO EN UN RÉGIMEN DE PERFECCIONAMIENTO ACTIVO (SISTEMA DE REINTEGRO ¹⁶).

Prohibición o restricción de la exportación de algunas mercancías

La exportación de algunas mercancías está prohibida o restringida. Para más información, diríjase a las autoridades aduaneras nacionales de los Estados miembros.

¹⁶ Mercancías intactas que han pasado los trámites aduaneros para la exportación a terceros países con el fin de acogerse al régimen de perfeccionamiento activo con vistas a la devolución o condonación de los derechos de aduana.

RUTA E: LAS MERCANCÍAS SE TRANSPORTAN POR EL TERRITORIO DE LA UE EN RÉGIMEN DE TRÁNSITO ADUANERO U OTRO RÉGIMEN DE SUSPENSIÓN

Si unas mercancías no comunitarias llegan a un lugar de entrada, pero van a ser despachadas a libre práctica en otro, deben acogerse al *régimen de tránsito*.

¿Cuál es la función del tránsito?

El tránsito es un régimen aduanero importante al que los transportistas e importadores pueden acoger unas mercancías para que estas pasen por un territorio dado sin pagar los derechos exigibles normalmente cuando las mercancías entran o salen¹⁷ de ese territorio (“tránsito puro”). En comparación con el régimen tradicional de pagar los derechos de importación y de otro tipo y obtener su reembolso al salir en las diferentes fronteras, el régimen de tránsito es un régimen administrativamente simple y más económico para transportar mercancías de un territorio aduanero a otro.

Asimismo, permite que las mercancías sean transportadas hasta un lugar del interior de un territorio donde se efectuarán (para su despacho a libre práctica o su exportación) los trámites de despacho de aduana (tránsito “interior” o “de proximidad”). Este tipo de tránsito es particularmente pertinente para la Unión Europea, en donde existe un solo territorio aduanero, pero muchos territorios fiscales. Con este sistema de tránsito se pueden transportar las mercancías del lugar de entrada en la Unión Europea al lugar de su despacho en aduanas del país en el que se cumplan las obligaciones aduaneras y fiscales locales.

Mas allá de estas dos funciones primordiales del tránsito, éste también se aplica a la transferencia de mercancías que se encuentren incluidas en otro régimen aduanero suspensivo, o cuando se acabe de producir la ultimación de dicho régimen, desde un lugar del territorio aduanero a otro (si bien también existen otros regímenes alternativos aplicables a la transferencia de mercancías).

Las condiciones del régimen de tránsito son aplicables mientras las mercancías no lleguen a la aduana de destino autorizada (o al destinatario autorizado). Las mercancías pueden acogerse al régimen comunitario de tránsito cuando entren en la UE o antes de entrar en la misma si están acogidas a un régimen de tránsito internacional¹⁸.

REGÍMENES DE TRÁNSITO ADUANERO EXISTENTES EN LA CE

Transportes Internacionales por Carretera (TIR)

De conformidad con la legislación comunitaria, el régimen de tránsito TIR se aplica en la Unión Europea únicamente a un transporte en tránsito que:

- Tenga su origen y/o su destino fuera de la Unión Europea.
- Consista en el envío de mercancías que deben descargarse en el territorio aduanero de la Unión Europea y se transportan con mercancías que deben descargarse en un tercer país.
- Se efectúa de un lugar a otro de la Unión Europea pasando por el territorio de un tercer país. Como muchas rutas de transporte marítimo de corta distancia forman parte de un servicio multimodal puerta a puerta, el sector utiliza frecuentemente el régimen TIR. El régimen TIR implica la expedición de un cuaderno TIR que permite que las mercancías transportadas en camiones o contenedores precintados por los servicios aduaneros transiten con el mínimo de trámites aduaneros por uno o varios países antes de llegar a su destino.

Las disposiciones TIR no afectan a la exigencia de incluir declaraciones de exportación en el DUA.

Cada cuaderno TIR dispone de un número de referencia individual. El cuaderno TIR incluye 4, 6, 14 o 20 talones, esta cifra indica el número de países por los que se autoriza la circulación (incluidos el país de partida y el de llegada). Así, un cuaderno con seis talones autoriza la circulación por un máximo de tres países.

¹⁷ Véase más arriba.

¹⁸ Normalmente tránsito común o TIR.

Cada cuaderno TIR individual es válido para un transporte TIR y, una vez finalizado este, la oficina aduanera de destino de las mercancías devolverá el cuaderno TIR al conductor con el visado necesario. Tras lo cual las mercancías podrán llevarse a su destino final.

Utilización de un cuaderno TIR como acreditación del estatuto comunitario

Cuando unas mercancías con estatuto comunitario se transporten al amparo de un cuaderno TIR, el declarante deberá consignar "T2L" en la casilla reservada a la descripción de las mercancías, acompañada de su firma, en todos los talones pertinentes del cuaderno y presentar este a las autoridades competentes para su visado.

Cuando un cuaderno TIR cubra tanto mercancías comunitarias como no comunitarias, se mostrarán por separado ambos tipos de mercancías y "T2L" se reserva para las mercancías comunitarias.

Tránsito comunitario

El régimen de tránsito comunitario se aplica únicamente al transporte de mercancías dentro de la UE. Se trata del régimen de tránsito utilizado con mayor frecuencia en la UE.

El régimen de tránsito aduanero comunitario es un régimen aduanero de suspensión que permite el transporte de mercancías no comunitarias de un lugar a otro de la Unión Europea, así como el de las mercancías cuyo estatuto comunitario pueda acreditarse con origen o destino en una zona del territorio aduanero de la UE en la que no se aplique la Directiva 77/388/CE o transportadas entre ese tipo de zonas.

La gestión del régimen de tránsito comunitario incumbe a las administraciones aduaneras de los distintos Estados miembros y se realiza a través de una red de oficinas de aduanas, conocidas bajo la denominación de aduanas de partida, aduanas de tránsito y aduanas de destino.

El régimen de tránsito comunitario se inicia en la aduana de partida y termina cuando las mercancías y la declaración de tránsito¹⁹ se presentan en la aduana de destino (o al destinatario autorizado). Un ejemplar visado de la declaración de tránsito se devuelve a la aduana de partida (o a la oficina central del Estado miembro de partida). Una vez recibido dicho ejemplar, las autoridades aduaneras del Estado miembro de partida procederán a la ultimación del régimen y darán por cumplidas las obligaciones del obligado principal, a menos que se hubiera detectado la comisión de alguna irregularidad.

El transporte marítimo de corta distancia puede acogerse al régimen de tránsito comunitario normal si procede. También se pueden acoger a regímenes de tránsito simplificados (véase el anexo III).

¿En qué casos es obligatorio acogerse al régimen de tránsito comunitario?

El régimen de tránsito comunitario es obligatorio para:

- *Las mercancías no comunitarias que no hayan sido despachadas a libre práctica ni se hayan acogido a otros regímenes comunitarios que autoricen su transporte dentro de la UE.*
- *Las mercancías comunitarias cuando:*
 - (a) Están sujetas a una medida comunitaria que implica su exportación a un país de la AELC o un tercer país pasando por el territorio de un país de la AELC como, por ejemplo, las mercancías de la Política Agrícola Común (PAC)*
 - (b) Tienen su origen o destino en territorios excluidos del régimen fiscal de la Comunidad o son transportadas entre estos.*

¹⁹ Una "declaración de tránsito" significa dos cosas diferentes:

1. El acto por el cual una persona manifiesta, en la forma prescrita, la voluntad de acoger una mercancía al régimen de tránsito.
2. El documento o documentos que sirven de declaración de tránsito, es decir, "ejemplares de la declaración de tránsito".

Tránsito común²⁰

El régimen común de tránsito, muy similar al régimen de tránsito comunitario, se aplica al transporte de mercancías entre los **15 Estados miembros de la UE, los países de la AELC y los países de Visegrado**²¹. Los operadores económicos pueden acogerse al régimen común de tránsito para facilitar la circulación de mercancías de una de las Partes Contratantes a otra. No obstante, su uso **no es**, en ningún caso, **obligatorio** (véase el anexo IV).

Tenga en cuenta que bajo el régimen común de tránsito, no existen para el transporte marítimo ni los servicios marítimos regulares autorizados ni los regímenes de tránsito simplificados.

¿Cuál es el régimen normal de tránsito aduanero?

Es el régimen al que deberá acogerse el comerciante que no tenga aún un historial, no tenga derecho a solicitar la simplificación o se acoja ocasionalmente al régimen de tránsito. El régimen normal de tránsito aduanero exige:

- *La presentación de las mercancías a la oficina aduanera para su examen cuando se haga la declaración de tránsito.*
- *La presentación de las mercancías y de los documentos adjuntos en toda aduana de tránsito y en la aduana de destino.*
- *El depósito de una garantía, válida únicamente para una operación de tránsito, equivalente al importe total de los derechos de aduana y demás gravámenes (garantía individual).*
- *La obligación de precintar el medio de transporte o el contenedor o el embalaje para fines de identificación.*
- *La obligación de seguir una ruta justificada económicamente e incluso, en algunos casos (mercancías con las que hay mayor riesgo de fraude), un itinerario obligatorio.*
- *El establecimiento de un plazo para la presentación de las mercancías en la aduana de destino teniendo en cuenta la ruta y los medios de transporte utilizados.*

Obligado principal

Uno de los elementos esenciales del régimen comunitario de tránsito es el obligado principal, que es el operador responsable del transporte en tránsito.

El obligado principal da a conocer su intención de realizar un transporte en régimen de tránsito mediante una declaración de tránsito. El obligado principal es el responsable de presentar las mercancías intactas (sin alteración de los precintos en los casos previstos) junto con la declaración de tránsito en la aduana de destino (o al destinatario autorizado) y en el plazo fijado. Asimismo, debe responsabilizarse del pago de cualquier derecho o gravamen que pueda derivarse de la comisión de alguna irregularidad. El obligado principal debe aportar una garantía que cubra el importe de los derechos y demás gravámenes suspendidos durante la operación de tránsito de las mercancías, a no ser que haya una dispensa de garantía.

Al proveedor de servicios le interesa disponer de pruebas documentales sobre todos los envíos, incluida información acerca del estatuto de la carga, aportadas por sus clientes²².

REGÍMENES SIMPLIFICADOS PARA EL TRÁNSITO ADUANERO

Como sólo se exige el régimen de tránsito a las mercancías T1 o T2F transportadas mediante un servicio marítimo regular autorizado, sólo esos servicios pueden optar a utilizar el régimen de tránsito simplificado, siempre que se ajusten a los criterios exigidos.

²⁰ Convenio CE-AELC relativo al régimen común de tránsito de 20 de mayo de 1987.

²¹ Miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio: Islandia, Noruega, Suiza y Liechtenstein. Miembros de Visegrado: Hungría, Polonia, la República Checa y Eslovaquia.

²² Los proveedores de servicios pueden quizás considerar obtener una compensación en caso de que los clientes les transfirieran informaciones erróneas para poder recuperar todo derecho aduanero pagado.

¿Cuáles son los criterios generales para poder acogerse a un régimen simplificado?

Tenga en cuenta que un servicio marítimo regular autorizado sólo podrá optar a acogerse a los regímenes de tránsito simplificados si cumple los criterios siguientes:

- El servicio se acogerá regularmente a las disposiciones de tránsito o puede demostrar a la oficina aduanera que puede cumplir las obligaciones o, como consignatario autorizado, recibe regularmente mercancías bajo el régimen de tránsito comunitario.
- No ha cometido ninguna infracción grave o repetida a la legislación aduanera o fiscal.
- La oficina aduanera puede supervisar el régimen de tránsito y efectuar controles sin un esfuerzo administrativo desproporcionado.
- El proveedor de servicios dispone de registros que permiten a las autoridades aduaneras efectuar un control eficaz.

¿Qué tipo de simplificaciones existen?

En caso de reunirse todas las condiciones, el servicio marítimo regular autorizado podrá acogerse a una de las siguientes simplificaciones:

- La utilización de una garantía global o de una dispensa de garantía.
- Listas de carga especiales.
- Utilización de precintos de un modelo especial.
- Exención de la obligación de seguir un itinerario obligatorio en el caso de las mercancías que suponen un mayor riesgo de fraude.
- Expedidor y destinatario autorizados.
- Simplificaciones especiales en el mar.
- Simplificaciones adicionales que podrán concederse sobre la base de acuerdos bi o multilaterales entre países.

Garantía global y dispensa de garantía²³

El tipo básico de garantía de tránsito es la garantía individual que cubre una única operación de tránsito. No obstante, siempre que cumplan determinados requisitos, se podrá autorizar a los comerciantes a utilizar una garantía global o a beneficiarse de una dispensa de garantía que podrán ser utilizadas para cubrir varias operaciones de tránsito.

Los servicios marítimos regulares autorizados que hayan sido autorizados a acogerse a los regímenes de tránsito simplificados de los niveles I o II no tienen que aportar una garantía para las mercancías T1 o T2F que transporten.

Cuando el obligado principal de una operación de tránsito comunitario sea un organismo público (una persona jurídica regida por el derecho público o cualquier otra institución de derecho público), no se le exigirá garantía alguna. Sin embargo, en el caso de que el organismo público se rija por el derecho privado (en el caso de que se trate, por ejemplo, de una sociedad anónima), no se podrá beneficiar de la dispensa²⁴.

Las organizaciones internacionales podrán también beneficiarse de la dispensa de garantía si reúnen las siguientes condiciones:

- En su creación ha participado al menos un Estado miembro de las Comunidades Europeas.
- No desarrollan actividades económicas en competencia con las actividades de una empresa privada establecida en la Comunidad.

Listas de carga especiales²⁵

Las autoridades competentes podrán autorizar al obligado principal a utilizar listas de carga especiales que no cumplan todas las condiciones básicas aplicables a las listas de carga.

²³ Artículos 379 a 384 del Reglamento DAC.

²⁴ Apartado 4 del artículo 189 del CAC.

²⁵ Artículo 385 y anexo 44bis del Reglamento DAC.

La concesión de la autorización de utilización de esta simplificación depende de que las listas de carga cumplan los siguientes criterios:

- (1) Estén elaboradas por empresas cuyos registros comerciales se basen en un sistema integrado de tratamiento electrónico o automático de datos.
- (2) Estén concebidas y cumplimentadas de tal forma que las autoridades competentes puedan utilizarlas sin dificultad.

Precintos especiales²⁶

Las autoridades aduaneras podrán autorizar al obligado principal a utilizar precintos de un modelo especial, que se especificará en la autorización, en el medio de transporte empleado o en los bultos transportados. Esta simplificación únicamente será aplicable a las operaciones de tránsito que se inicien en el país que haya concedido la autorización. La autorización de utilización de precintos de un modelo especial deberá ser presentada siempre que lo requiera la aduana de partida.

Exención de la obligación de seguir un itinerario obligatorio en el caso de las mercancías que presentan un mayor riesgo²⁷

- Las autoridades competentes podrán conceder una exención de la obligación de seguir un itinerario obligatorio al obligado principal que garantice que las autoridades aduaneras podrán en todo momento conocer la localización del envío.

La autorización únicamente podrá utilizarse para operaciones de tránsito que se inicien en el país que haya concedido la autorización.

La autorización será extendida al menos en dos ejemplares, uno de los cuales será conservado por las autoridades competentes. La autorización deberá ser presentada siempre que lo solicite la aduana de partida.

Expedidor autorizado

Un expedidor autorizado es aquella persona autorizada por las autoridades competentes para llevar a cabo operaciones de tránsito sin presentar las mercancías ni la declaración de tránsito correspondiente en la aduana de partida. Para obtener la concesión del estatuto de expedidor autorizado, los comerciantes deberán cumplir las condiciones generales y, además, disponer una garantía global o de una dispensa de garantía²⁸.

De acuerdo con la legislación de tránsito, el expedidor autorizado tiene la obligación de utilizar técnicas de procesamiento de datos para comunicarse con la aduana de partida y enviar los documentos de tránsito en cuanto esa aduana esté conectada con el Nuevo Sistema de Tránsito Informatizado (NSTI). No obstante, los expedidores autorizados antes del 31 de marzo de 1999 no tendrán que utilizar técnicas de procesamiento de datos hasta una fecha que decidirán las autoridades aduaneras, pero en todo caso hasta el 31 de marzo de 2004.

Destinatario autorizado

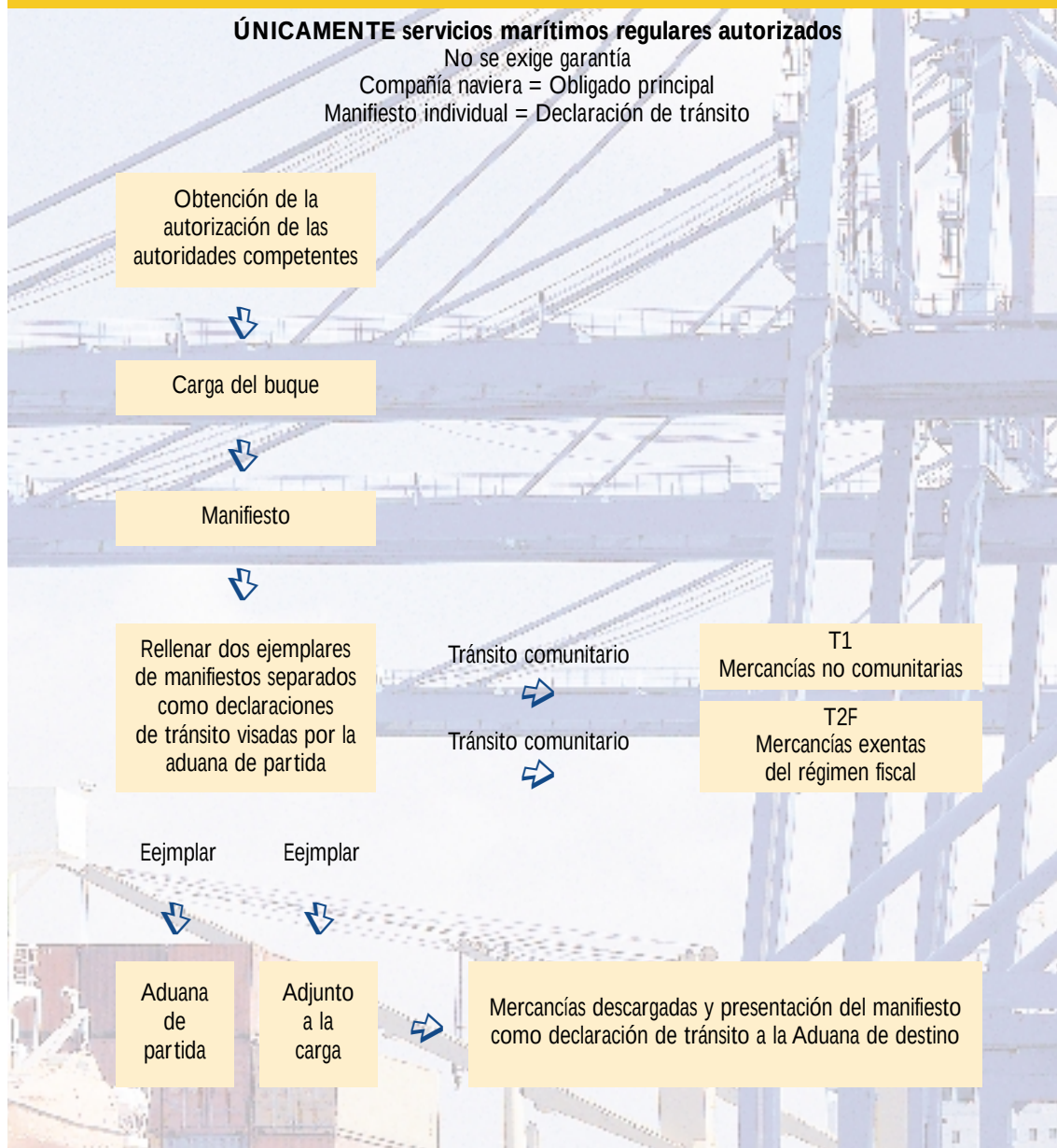
Esta simplificación autoriza a los comerciantes a recibir mercancías en sus locales o en cualquier otro lugar especificado sin que sea necesario presentar en la aduana de destino de las mercancías los ejemplares n.º 4 y 5 de la declaración de tránsito. Como en el caso de un expedidor autorizado, de acuerdo con la legislación de tránsito revisada, el destinatario autorizado tiene la obligación de utilizar técnicas de procesamiento de datos para comunicarse con la aduana de destino en cuanto esta esté conectada con el Nuevo Sistema de Tránsito Informatizado (NSTI). Este cambio entrará en vigor en una fecha que decidirán las autoridades aduaneras, previsiblemente antes del 31 de marzo de 2004.

²⁶ Artículo 386 y anexo 46 bis del Reglamento DAC.

²⁷ Artículo 387 del Reglamento DAC.

²⁸ Artículo 398 del Reglamento DAC.

RÉGIMEN SIMPLIFICADO DE NIVEL I - MANIFIESTO



Simplificación del nivel I²⁹

Cuando un servicio marítimo regular autorizado desee acogerse a la simplificación de nivel I deberá solicitar la correspondiente autorización a las autoridades competentes. La compañía naviera actuará en calidad de obligado principal en las operaciones que se efectúen al amparo de la simplificación, quedará obligada a observar la normativa aplicable al tránsito y utilizará el manifiesto marítimo como declaración de tránsito.

Cuando una misma operación de tránsito incluya mercancías acogidas al régimen de tránsito comunitario externo y mercancías acogidas al régimen de tránsito comunitario interno, será preciso utilizar manifiestos separados para cada una de estas categorías de mercancías.

²⁹ Artículo 447 del Reglamento DAC.

El manifiesto deberá contener las indicaciones que se enumeran a continuación:

- La firma fechada del representante autorizado de la compañía naviera.
- “T1” o “T2F” para identificar el tipo de declaración de tránsito.
- El nombre y la dirección completa de la compañía naviera.
- La identidad del buque.
- El lugar de carga y el lugar de descarga.
- Deberán constar además, , en relación con cada envío:
 - La referencia del conocimiento de embarque.
 - El número, la naturaleza, las marcas y los números de identificación de los bultos.
 - La descripción comercial normal de las mercancías que contenga todas las indicaciones necesarias para su identificación.
 - La masa bruta en kilogramos.
 - Los números de identificación de los contenedores, si procede.



Régimen simplificado del nivel II³⁰

La naviera que preste un servicio marítimo regular autorizado y esté establecida o representada en el territorio aduanero de la Comunidad podrá optar a obtener el permiso de acogerse al régimen simplificado de nivel II si el número de viajes que realiza entre Estados miembros es significativo.

³⁰ Artículo 448 del reglamento DAC.

La naviera (obligado principal) será autorizada a utilizar un único manifiesto en el que figurará el estatuto de las mercancías [T1,TF,TD, C (en el caso de mercancías comunitarias) o X] al lado de cada uno de los artículos pertinentes del manifiesto.

Deberán llevar las letras “TD” las mercancías:

- Acogidas ya a otro régimen de tránsito (T1, T2, T2F, cuaderno TIR, cuaderno ATA, formulario 302 de la OTAN, etc.)
- Transferidas al amparo del régimen de perfeccionamiento activo en virtud de una copia de la autorización expedida o de documentos comerciales o administrativos de acompañamiento que lleven la mención “PA”.
- Transportadas al amparo del régimen de depósito aduanero o del régimen de admisión temporal.

Las letras “TD” deberán figurar junto a cada partida del manifiesto único o del manifiesto de envío consolidado. En todos los casos, la compañía aérea deberá consignar “TD” en el correspondiente conocimiento de embarque o documento comercial, junto con la indicación del régimen correspondiente, además de la fecha del documento de tránsito o de transferencia y el nombre de la aduana de partida. El titular del régimen de tránsito (o de transferencia) asumirá las responsabilidades derivadas de la operación.

La compañía naviera mantendrá un registro documental de la situación de todos los envíos consignados en su documentación comercial, así como de los ejemplares de los manifiestos correspondientes.

Se considerará que el régimen de tránsito comunitario ha finalizado en el momento de la presentación del manifiesto y de las mercancías a las autoridades aduaneras del puerto de destino (puerto de descarga).

La aduana de destino deberá notificar a la aduana de partida, en un plazo razonable de tiempo, cualquier disconformidad o irregularidad observada.

Cuando la acreditación del estatuto aduanero de las mercancías conste en la documentación comercial de la compañía conservada en el puerto de partida y no exista duda alguna sobre el estatuto aduanero de las mercancías a su llegada al puerto de destino, la indicación de dicho estatuto aduanero en el manifiesto permitirá que las mercancías circulen libremente hasta su lugar de destino en la Comunidad.

No obstante, las autoridades aduaneras del puerto de destino deberán verificar el estatuto comunitario de las mercancías declarado mediante la realización de los oportunos controles a posteriori basados en el nivel de riesgo estimado y, si fuera necesario, evacuando consultas a las autoridades competentes del puerto de partida.

Más casos especiales. Envíos consolidados

Cuando varios envíos de mercancías transportadas por vía marítima se reúnan en un envío consolidado, cada bulto de este envío será objeto de un contrato entre el expedidor y el agrupador. Darán fe de este contrato la expedición de una nota de envío, un conocimiento de embarque del expedidor como, por ejemplo, el aprobado por la Federación Internacional de Agentes Expedidores (FIATA) o cualquier otro documento comercial convenido entre el expedidor y el agrupador.

Todo el transporte marítimo de un envío consolidado se efectuará al amparo de un contrato entre el agrupador y la compañía naviera. Darán fe de este contrato un conocimiento de embarque del transportista, un conocimiento de embarque marítimo o cualquier otro documento comercial convenido entre la compañía naviera y el agrupador y aceptado por ambos.

Además, la consolidación también está supeditada a la expedición de un manifiesto de envío consolidado preparado por el consolidador, que es un resumen analítico de todos los bultos incluidos en la consolidación que incluye una referencia a cada guía de carga, cada conocimiento de embarque o cada documento comercial individual utilizado, según sea el caso. Cuando una compañía naviera se haga cargo del transporte de un envío consolidado conforme a los términos y condiciones establecidos en el conocimiento de embarque expedido por el transportista, un conocimiento de embarque marítimo u otro documento comercial, se entenderá que dicha compañía no tiene necesariamente por qué conocer el contenido de los envíos individuales consolidados³¹.

³¹ No es el caso de las mercancías peligrosas, que tienen que declararse por separado.

Serán aceptables siempre que:

- El agrupador se comprometa a indicar el estatuto de los envíos en su registro comercial.
- El consolidador deba entregar a la compañía naviera una lista de carga del envío consolidado que incluya la información siguiente:
 - (a) El nombre y la dirección completa de la compañía naviera.
 - (b) La identificación del buque.
 - (c) El lugar de carga.
 - (d) El lugar de descarga.
 - (e) La referencia del conocimiento de embarque o de otro documento comercial.

y, para cada envío:

- (a) El número y tipo, las marcas y los números de referencia de los bultos y el peso/masa en kilogramos.
 - (b) La descripción de las mercancías con los detalles necesarios para su identificación.
 - (c) En su caso, los números de identificación de los contenedores.
- La compañía naviera aplique el estatuto más elevado de los que figuren en la lista de carga a todas las mercancías del envío consolidado para fines del tránsito comunitario.

Si la compañía naviera se acoge al nivel I del régimen de tránsito simplificado, el transporte de un envío consolidado deberá indicarse en el manifiesto adecuado para el estatuto más elevado registrado en la lista de carga del envío consolidado, es decir, si el envío consolidado incluye mercancías T1, T2 y comunitarias, deberá declararse en el manifiesto T1.

Si la compañía naviera se acoge al nivel II, deberá indicar en su manifiesto el estatuto más elevado que aparezca en la lista de carga del envío consolidado al lado de la descripción “consolidado”, es decir, si el envío consolidado consta de mercancías T1, entonces T1, si consta de una mezcla de TF y C, entonces TF.

ANEXO I

Lista de definiciones

Aduana de destino	La aduana autorizada en la que deben presentarse las mercancías y el documento de tránsito para poner fin al régimen (véase también:destinatario autorizado).
Aduana de garantía	La aduana, determinada por las autoridades competentes de cada país, en la que los fiadores deben constituir las garantías.
Aduana de partida	La aduana autorizada en la que se realiza la inclusión de las mercancías en el régimen de tránsito (véase también expedidor autorizado).
Aduana de tránsito	La aduana autorizada situada: • En el lugar de entrada al territorio aduanero de la Comunidad cuando las mercancías hayan pasado por el territorio de un tercer país en tránsito.
Aligeramiento	Método de descarga de buques en alta mar o fuera de los puertos, normalmente de grandes buques cisterna a otros más pequeños que se dirigen seguidamente al puerto para descargar.
Asociación Europea de Libre Comercio (AELC)	Grupo de países integrado por Islandia, Noruega, Suiza y Liechtenstein.
Código Aduanero Comunitario (CAC)	Reglamento (CEE)n °2913/92 del Consejo, de 12 de octubre de 1992, por el que se aprueba el Código aduanero comunitario.
Comunidad Europea (CE)	Los Estados miembros que la componen son Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, Reino Unido y Suecia.
Declaración de tránsito	El acto por el cual una persona manifiesta, en la forma y modalidades prescritas, su deseo de que una mercancía sea acogida en el régimen de tránsito.
Destinatario autorizado	Persona autorizada a recibir en sus locales o en cualquier otro lugar especificado mercancías acogidas al régimen de tránsito sin tener que presentar dichas mercancías ni los ejemplares n.ºs 4 y 5 de la declaración de tránsito en la aduana de destino.
Disposiciones de aplicación del Código (IPC)	Reglamento (CEE) n °2454/93 del Consejo, de 2 de julio de 1993, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) n.º 2913/92 del Consejo, de 12 de octubre de 1992, por el que se aprueba el Código aduanero comunitario.
Documento Único Administrativo (DUA)	Impreso múltiple utilizado en toda la Comunidad, la AELC y los países de Visegrado para controlar las importaciones, exportaciones y las mercancías en tránsito. Es un documento que consta de ocho partes con los siguientes ejemplares: • Ejemplar n.º 1 – Aduana de partida. • Ejemplar n.º 2 – Declaración de exportación. • Ejemplar n.º 3 CT – Ejemplar para el obligado principal/expedidor/exportador. • Ejemplar n.º 4 – Aduana de destino o documento de estatuto comunitario (T2L). • Ejemplar n.º 5 – Ejemplar de retorno en tránsito. • Ejemplar n.º 6 – Declaración de importación. • Ejemplar n.º 7 – Ejemplar estadístico para uso del Estado miembro de destino. • Ejemplar n.º 8 – Ejemplar para el destinatario. Las autoridades aduaneras nacionales dan diversas combinaciones del conjunto de ocho ejemplares adecuadas para el fin al que están destinadas.

Estatuto	Estatuto aduanero de una mercancía para distinguir entre las mercancías amparadas por el estatuto comunitario (mercancías comunitarias) y las mercancías que no se pueden acoger a él (mercancías no comunitarias).
Expedidor autorizado	Persona autorizada para llevar a cabo operaciones de tránsito sin presentar las mercancías ni la declaración de tránsito en la aduana de partida.
Fletamento	El alquiler de un buque en parte o en todo.
Formularios complementarios del DUA	Formulario utilizado como suplemento de los ejemplares del DUA cuando el envío incluye más de un artículo.
Garantía	Fianza que debe prestar el obligado principal con objeto de asegurar el pago de los derechos de aduana y demás gravámenes.
Lista de carga	Documento comercial que puede ser utilizado en sustitución de los formularios suplementarios del DUA cuando el envío esté constituido por más de un artículo. Si el manifiesto del nivel II no está listo antes de la partida de un buque, se podrá presentar a la oficina aduanera una lista de carga para fines de control siempre que el documento identifique las mercancías y recoja su estatuto aduanero.
Lista de carga combinada de exportación/tránsito del DUA	Formulario utilizado como suplemento de los ejemplares del DUA a los efectos de operaciones de exportación y de tránsito cuando el envío incluye más de un artículo.
Manifiesto del nivel II	El manifiesto que las navieras que prestan servicios marítimos regulares están autorizadas a utilizar y en el que el estatuto de las mercancías en tránsito se indica al lado de los artículos pertinentes.
Manifiesto Renano	El régimen establecido en virtud del Manifiesto Renano se aplica al transporte fluvial en el Rin y sus afluentes para fines de cruce de fronteras mostrando un manifiesto renano.
Mercancías comunitarias	Las mercancías: • Enteramente obtenidas en el territorio aduanero de la Comunidad. • Importadas de países o territorios que no formen parte del territorio aduanero de la Comunidad y despachadas a libre práctica. • Obtenidas en el territorio aduanero de la Comunidad a partir de las mercancías a que se hace referencia en el segundo guión exclusivamente, o bien a partir de las mercancías a que se hace referencia en los guiones primero y segundo.
Mercancías despachadas a libre práctica	Aquellas mercancías enteramente originarias de la CE o importadas a la CE respecto de las cuales se hayan cumplido todos los trámites de importación y percibido todos los derechos de aduana y cualesquiera otros gravámenes aplicables, siempre que no se hubieren beneficiado de una devolución total o parcial de los mismos.
Nuevo Sistema de Tránsito Informatizado (NSTI)	Se está probando un nuevo sistema de tránsito informatizado (NSTI). Estas pruebas son sobre la estabilidad del sistema y este no incorpora de momento los regímenes simplificados. En los próximos años se espera que el sistema pueda tratar todo tipo de regímenes de tránsito y contribuya en gran medida a que los regímenes aduaneros sean más rápidos y eficaces.
Obligado principal	La persona que acoge las mercancías al régimen de tránsito.
T1	Declaración de que las mercancías se acogen al régimen de tránsito comunitario externo y que figura en el documento de tránsito comunitario.

T2	Declaración, que figura en el documento de tránsito comunitario, de que las mercancías tienen estatuto comunitario y se las transporta dentro de la CE, tienen su destino en o pasarán por un país de la AELC o de Visegrado o pasarán por un tercer país acogidas al régimen de tránsito comunitario interno.
T2F	Declaración, que figura en el documento de tránsito comunitario, de que las mercancías comunitarias están acogidas al régimen de tránsito comunitario interno y tienen su origen o destino en partes del territorio aduanero de la Comunidad en las que no son de aplicación las disposiciones de la Directiva 77/388/CEE (territorios excluidos del territorio fiscal de la Comunidad) o son transportadas entre estas.
T2L	Documento que acredita el estatuto comunitario de una mercancía.
T2LF	Documento que acredita el estatuto comunitario de las mercancías comunitarias con origen o destino en partes del territorio aduanero de la Comunidad, o transportadas entre estas, en las que no sean de aplicación las disposiciones de la Directiva 77/388/CEE (territorios excluidos del territorio fiscal de la Comunidad).
TD	Abreviatura utilizada en el manifiesto del nivel II para indicar que las mercancías se han acogido a otro régimen, de tránsito o no.
Territorio aduanero de la Comunidad	El territorio aduanero de la Comunidad comprende: • Austria. • Bélgica. • Dinamarca, con excepción de las Islas Feroe y Groenlandia. • Alemania, con excepción de la isla de Heligoland y el territorio de Buesingen • Grecia. • Finlandia (incluidas las islas Åland). • Francia (incluidos Mónaco y los departamentos de ultramar de Guadalupe, Guyana Francesa, Martinica y La Reunión), con excepción de los territorios de ultramar de Saint-Pierre y Miquelon y Mayotte. • Irlanda. • Italia, excepto los municipios de Livigno y Campione d'Italia, así como las aguas nacionales del lago de Lugano comprendidas entre la orilla y la frontera política de la zona situada entre Ponte Tresa y Porto Ceresio. • Luxemburgo. • Los Países Bajos en Europa. • Portugal. • España, excepto Ceuta y Melilla. • Suecia. • El Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, así como las islas del Canal y la isla de Man.
Territorios excluidos del territorio fiscal de la Comunidad	Territorios que forman parte del territorio aduanero de la Comunidad pero que no forman parte de su territorio fiscal (a efectos del IVA). Estos territorios son: las islas Åland, las islas Canarias, las Islas del Canal, la Guyana Francesa, Guadalupe, Martinica, el Monte Athos y La Reunión.
TF	Abreviatura utilizada en el manifiesto del nivel II para indicar que las mercancías con origen o destino en los territorios excluidos del territorio fiscal comunitario.
Tránsito comunitario	Régimen aduanero de suspensión que permite que las mercancías circulen de un lugar a otro del territorio aduanero de la Comunidad.
Unión aduanera	La agrupación de dos o más territorios aduaneros en un único territorio aduanero.

ANEXO II

Ejemplos de rutas marítimas y los correspondientes requisitos aduaneros de tránsito

Se pueden ver a continuación una serie de casos típicos que ilustran el tipo de régimen aplicable y los documentos exigidos. 1.

1. Ejemplo 1: Dunkerque-Rotterdam utilizando un servicio marítimo regular autorizado

- Régimen normal de tránsito: garantía obligatoria.

Las mercancías de terceros países deberán circular obligatoriamente al amparo del régimen de tránsito comunitario. Se cumplimentará una declaración de tránsito T1 (ejemplares nos 1, 4 y 5 del DUA) y se prestará la garantía correspondiente.

Se expedirá un documento especial de acompañamiento (DAA) para las mercancías comunitarias sujetas a impuestos especiales.

NOTA: LAS MERCANCÍAS COMUNITARIAS SE ENCUENTRAN EN LIBRE PRÁCTICA Y NO ES NECESARIO RECURRIR AL RÉGIMEN DE TRÁNSITO COMUNITARIO.

Régimen de tránsito simplificado: no es necesaria la prestación de garantía

El estatuto aduanero de las mercancías deberá figurar en el manifiesto de la siguiente manera:

Nivel I

- “T1” para las mercancías acogidas al régimen de tránsito comunitario externo.
- “T2F” para las mercancías acogidas al régimen de tránsito comunitario interno y con origen o destino en una zona del territorio aduanero de la Comunidad en la que no se aplique la Directiva 77/388/CE o transportadas entre ese tipo de zonas.

Nivel II

- “C” para las mercancías comunitarias.
- “T1” para las mercancías de terceros países.
- “TD” para las mercancías ya incluidas en un régimen de tránsito (p. ej., un cuaderno TIR) o en cualquier otro régimen aduanero.
- “X” para las mercancías comunitarias destinadas a la exportación.

2. Ejemplo 2: Génova-Marsella utilizando un servicio no regular

A su llegada a Marsella, se considera que todas las mercancías tienen estatuto no comunitario.

- Para las mercancías comunitarias (que no estén sujetas a impuestos especiales) cargadas en Génova se deberá cumplimentar una declaración T2L o utilizar como documento acreditativo del estatuto y a instancia de la compañía naviera un manifiesto en el que figure la letra “C”.
- Para las mercancías sujetas a impuestos especiales cargadas en Génova se deberá aportar el correspondiente documento administrativo de acompañamiento (DAA). No se requiere un T2L adicional para esta mercancía.

ANEXO III

Certificado de servicio marítimo regular autorizado

COMUNIDAD EUROPEA		ANEXO III		«Anexo 42 bis»	
1. Solicitante (nombre y dirección completa de la compañía naviera o de su representante) ☐		Número de serie:			
		CERTIFICADO DE SERVICIO MARÍTIMO REGULAR — Artículo 313 <i>bis</i> del Reglamento (CEE) nº 2454/93			
2. Puertos afectados/Ruta secuencial/No secuencial					
3. Buques destinados al servicio marítimo regular					
4. Otra información					
5. Declaración de la compañía marítima o de su representante El abajo firmante declara por la presente que las embarcaciones que efectúan el servicio regular solicitado: 1) únicamente circulan entre puertos situados en el territorio aduanero de la Comunidad; 2) no hacen escalas fuera de dicho territorio o en una zona franca de un puerto situado en el territorio aduanero de la Comunidad; 3) no hace ningún transbordo en alta mar. Fecha: Firma:					
A. Autoridad aduanera expedidora del certificado de servicio marítimo regular:					
		Fecha:		Sello	
Nombre:					
Dirección:					
Estado miembro:		Firma:			

ANEXO IV

Información general en internet

Unión Europea:

Dirección General de Fiscalidad y Unión Aduanera (TAXUD) de la Unión Europea:
http://europa.eu.int/comm/taxation_Customs/Customs/Customs.htm

Páginas en Internet sobre tránsito aduanero de TAXUD:
http://europa.eu.int/comm/taxation_Customs/Customs/transit/index_en.htm

Sitios Internet sobre aduanas de los Estados miembros de la UE:

Austria:	http://www.bmf.gv.at/
Bélgica:	http://fiscus.fgov.be/interfdafr/organogram/a.htm
Dinamarca:	http://www.toldskat.dk/
Finlandia:	http://www.tulli.fi/
Francia:	http://www.finances.gouv.fr/DGDDI/
Alemania:	http://www.Zoll-D.de/ Servicio de Información Aduanera: info@zoll-infocenter.de
Grecia:	http://www.gsis.gov.gr/
Italia:	http://www.finanze.it/dogane/
Irlanda:	http://www.revenue.ie/
Luxemburgo:	http://www.etat.lu/DO/
Países Bajos:	http://www.belastingdienst.nl/
Portugal:	http://www.dgaiec.min-financas.pt/sitedgaiec.nsf ?Open
España:	http://www.aeat.es/inicio.htm
Suecia:	http://www.tullverket.se
Reino Unido:	http://www.hmce.gov.uk/ National Advice Service: 0845 010 9000

Sitios internet sobre Aduanas en los Estados en vías de adhesión:

República Checa:	http://www.cs.mfcr.cz/
Estonia:	http://www.Customs.ee/
Hungría:	http://www.vam.hu/
Letonia:	http://www.vid.gov.lv/
Lituania:	http://www.cust.lt/
Malta:	http://www.business-line.com/depofcus/
Polonia:	http://www.guc.gov.pl/
Rumanía:	http://www.Customs.ro/
Eslovaquia:	http://www.colnasprava.sk/cssr/www/CSSRHomePage.nsf/?Open
Eslovenia:	http://www.sigov.si/mf/angl/apredmf6.html
Turquía:	http://www.gumruk.gov.tr/

Otros países:

Noruega:	http://www.toll.no/
----------	---

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN



El Short Sea Shipping,

una alternativa logística sostenible

Jorge Juan, 19 - 6º
E-28001 Madrid
www.shortsea.es

info@shortsea.es
Telf.: 91 781 54 41
Fax: 91 781 54 42



Miembro de la European Shortsea Network

European Shortsea Network