

Universidad Abierta Interamericana



Facultad de Ciencias Empresariales

Sede Rosario - Campus Pellegrini

Carrera Licenciatura en Comercio Internacional

Tesina Título

**Incidencia de la Aduana en la logística de los bienes
del comercio internacional.**

Alumno: Leonardo Dario Tamos – leotamos@gmail.com
Domicilio: Pascual Rosas 458 - Rosario
Teléfono: 0341-156-412418
Tutor: Dr. Edgardo Atsbury

Agosto 2010

Índice

	Página
Dedicatoria.....	3
Introducción.....	4
Capítulo I – Logística.....	5
Capítulo II - Aduana.....	20
Capitulo III – Interrelación entre Logística y Aduana.....	47
Conclusión.....	49
Bibliografía.....	51

Dedicatoria

El presente trabajo quiero dedicárselo:

A mi hijo Nicolás, quien es la luz de mis ojos.

A mi esposa Paola, compañera leal e incondicional.

A mis padres José Luís y Josefa, responsables de que quien hoy escribe sea la persona que es.

A mi hermana Noelia, a mis abuelos Chicha y Nana.

Para ellos en especial y para todas y cada una de las personas que estuvieron a mi lado en el transcurso de mi vida y en especial de mi carrera universitaria, que hoy concluyo con la presentación de esta Tesina.

Introducción

En el presente trabajo trataremos de analizar la estrecha relación que une a la Aduana Argentina y la logística de los bienes del comercio internacional.

Para ello deberemos tener en cuenta los conceptos y cada uno de los factores vinculados a estos dos actores que tienen un papel principal en el comercio internacional.

Como ya sabemos la Argentina es un país en vías de desarrollo, esto significa, que la mayor parte del mercado exportador es sobre commodities mientras que los bienes importados son, en su gran mayoría, productos elaborados.

Teniendo en cuenta lo anteriormente mencionado, podemos deducir que hay una gran actividad aduanera en el país, ya sea para la importación de bienes, como para su exportación.

Sabemos que en el comercio internacional, uno de los puntos con mayor relevancia es la logística de los bienes comercializados. Cuando hablamos de logística, estamos mencionando aspectos que van mucho mas allá que simplemente el transporte.

Antes de entrar a particularizar cualquier aspecto del objeto de estudio es necesario comprender el universo que lo abarca, para tal efecto se considera necesario desarrollar una especie de inducción que permita familiarizarse con los aspectos globales que influyen en las variables que se han considerado como las más determinantes en el presente trabajo.

En consecuencia, analizaremos de que forma se relacionan los dos actores anteriormente mencionados y trataremos de hallar la manera en la cual su convergencia sea haga prácticamente imperceptible en función a los términos de cantidades y tiempo exigidas por los mercados actuales.

Capítulo I

Logística

La logística internacional es el proceso de planificación, operación y control de movimiento y almacenaje de mercancías, desde la fuente de la materia prima, hasta el punto de venta del producto terminado, con el propósito de satisfacer los requerimientos del cliente, al menor costo efectivo real.

La logística involucra la integración de una serie de componentes / actividades, tales como: adquisición de insumos, gestión de inventario, marcado y embalaje (packaging), manipuleo y almacenamiento, transporte y distribución; todo ello en un marco dinámico de manejo de información y planificación integral del proceso.

Desarrollar nuevas y más eficientes prácticas de logística se ha convertido en uno de los grandes desafíos del comercio nacional e internacional, tanto en el ámbito público como privada para sus clientes, como ser: empresas de transporte y almacenamiento. Estos especialistas pueden complementar o incluso sustituir a la unidad logística de la empresa involucrada.

Operaciones de un Proceso Logístico Integrado

Las estructuras logísticas en una organización varían significativamente según cual sea su misión específica, el tipo de negocio involucrado y los recursos humanos disponibles. El objetivo de crear una conciencia logística es estimular a los administradores dentro de la empresa a pensar y actuar en términos de capacidades y economías integradas. Si bien es recomendable que toda empresa en materia de comercio exterior tenga su unidad de logística, ello no

implica que realice efectivamente la totalidad de las operaciones por cuenta propia.

Es importante tener en cuenta las ventajas que brindan los esquemas de tercerización. Existen empresas de servicios que se encargan de diversas etapas del proceso logístico para sus clientes, como ser: empresas de transporte y almacenamiento. Estos especialistas pueden complementar o incluso sustituir a la unidad logística de la empresa involucrada.

Lo más destacable y novedoso de la logística se manifiesta en la combinación de las actividades tradicionales de la distribución física internacional en sus distintas etapas, con la aplicación de técnicas de integración estratégica.

Evolución y Alcances de la Logística

El proceso logístico abarca una serie de actividades integradas que se analizarán en los títulos siguientes; allí se incluye un diagrama secuencial que permite identificar la interrelación entre las distintas actividades. Dichas actividades abarcan toda la gama de responsabilidades comprendidas entre que se emite la orden de pedido, se concreta la unitarización y el transporte, hasta su entrega al consumidor. Tradicionalmente cada actividad se desarrollaba en forma relativamente independiente de las otras, o sea que se ejecutaba sobre una base puramente funcional. No existía formalmente ningún concepto o teoría sobre logística integrada. Por ejemplo, la contratación, ejecución y control del transporte estaban usualmente a cargo de un departamento de transporte, aislado de otros relevantes al proceso logístico (inventario, compras). El resultado era que ciertas actividades específicas, se trataban como si fueran objetivos finales por sí mismos y no como objetivos intermedios que contribuyen para lograr un mejor desempeño logístico general. En otras palabras, predominaba el comportamiento estanco.

Lo anterior experimentó un cambio debido a los siguientes factores fundamentales:

- **Los Cambios Regulatorios:** En casi todos los países industrializados de economía capitalista, la operación de la infraestructura y equipamientos del sector transporte sufrió una reforma radical, facilitando el desarrollo del transporte privado. Se destacan diversos procesos de desregulación y

privatizaciones, como los iniciados en Argentina a fines de la década del ochenta.

- La revolución de las comunicaciones: El impacto de las nuevas tecnologías en comunicación sobre el desempeño logístico se concretó paralelamente con el desarrollo del microprocesador. Así, durante los años ochenta los gerentes comenzaron a experimentar el uso de la tecnología del código de barras para mejorar el desempeño logístico.
- Iniciativas de calidad: Uno de los más importantes conductores del cambio logístico fue la adopción generalizada de la administración de calidad total (CT o TQ: total quality) en toda la industria. Debido a los retos que presentaba una creciente competencia global, las naciones industrializadas del mundo fueron forzadas a tomar seriamente en cuenta los beneficios de la calidad.
- Surgimiento de alianzas estratégicas: Las décadas de los años ochenta y noventa marcaron un período en el que la idea de desarrollar sociedades y alianzas se convirtió en una práctica logística básica. Después de décadas durante las cuales las relaciones de negocios se caracterizaron por negociaciones basadas en el poder del adversario, los administradores comenzaron a apreciar el potencial que significa la cooperación entre empresas y organizaciones varias. Algunas firmas fueron todavía un poco más lejos y comenzaron a pensar tanto en los clientes como en los proveedores como socios. Muchas alianzas logísticas se construyeron gracias a la ayuda de firmas especializadas en ofrecer sistemas de operación eficientes para enlazar a compradores y a vendedores. La idea es reducir la duplicación y el desperdicio mediante la concentración y unificación de los esfuerzos para facilitar el éxito conjunto.

En conclusión, la esencia de la integración del proceso logístico es asegurar la excelencia funcional de manera tal que cada actividad pueda hacer una contribución máxima a los objetivos de dicho proceso. Es importante, además, tener siempre en cuenta que la integración logística en los negocios ocurre tanto en el tiempo como a través de la geografía. Esto es lo que usualmente llamamos integración logística temporal – espacial.

PROCESO LOGÍSTICO INTEGRADO

A continuación destacamos los aspectos fundamentales de cada una de las actividades, troncales o básicas y de apoyo físico y técnico. Se trata de un análisis sintético destinado a identificar los aspectos salientes de cada una, sobre la base del análisis de las modalidades de operación de países y regiones que marcan el liderazgo mundial en la materia.

Adquisición de Insumos: Esta actividad comprende la adquisición y el transporte de los materiales (insumos básicos y/o partes), desde las plantas de los proveedores a las plantas de manufactura o ensamblaje de artículos terminados. Dependiendo de la situación, el proceso de adquisición y movimiento de bienes se identifica usualmente con diferentes nombres.

El ciclo de aprovisionamiento incluye un conjunto de actividades que aseguran el flujo ordenado de materiales a una determinada planta o centro de distribución intermedio; ellas son:

- Identificación de proveedores;
- Colocación de órdenes y expedición;
- Transporte;
- Recepción. Esto es lo que se llama "logística de ingreso"

Inventario

Es el componente del proceso logístico que se ocupa del manejo (suministro / almacenamiento) de mercaderías destinadas a cubrir determinadas demandas. Apunta a contar con el stock de mercadería (insumos y productos terminados) necesario para satisfacer la correspondiente demanda.

Conviene destacar tres etapas que se plantean en el proceso logístico, involucrando requerimientos de inventario, ellas son:

- inventario pre-distribución,
- inventarios circunstanciales "en tránsito"
- inventario pre-entrega

En conclusión, el planeamiento de inventario es crítico para la actividad manufacturera, ya que la escasez de materia prima puede dejar parada una línea de montaje o modificar un plan de producción, lo que ocasiona además mayores gastos y aumenta la probabilidad de producir escasez de productos terminados. Por otro lado, así como la falta de inventario puede desbaratar planes de marketing y operaciones de manufactura, un inventario sobredimensionado también trae problemas, ya que aumenta los costos y reduce la rentabilidad debido a la necesidad de más almacenes, al mayor requerimiento de capital de trabajo y a mayores erogaciones por deterioros, seguros, impuestos y obsolescencia.

Funciones de Inventario

Las tres funciones principales de inventario son:

- la especialización geográfica,
- el balance entre aprovisionamiento y demanda
- La creación de stocks preventivos para cubrir imprevistos.

Estas funciones permiten definir la inversión de inventario necesaria para cubrir los objetivos administrativos de un sistema específico. Dada una determinada estrategia de fabricación y comercialización, los inventarios correspondientes a una operación pueden ser reducidos solo hasta un nivel que sea consistente a la hora de desempeñar las tres funciones del inventario. Todo inventario que exceda el nivel mínimo representa un exceso; por el contrario, si estamos por debajo no se podrá cumplir en término con la situación de demanda.

Especialización geográfica: Debido a los requerimientos de factores productivos como ser: energía, materiales, agua, y mano de obra, la ubicación óptima para una operación económica suele estar a una distancia considerable de los mayores mercados. La separación geográfica permite una especialización económica entre las unidades de fabricación y distribución de una empresa. En el caso de operar inventarios para mercados con diversidad de productos, es usual que los productos manufacturados, provenientes de distintos lugares, sean almacenados en una sola locación y luego se los combine en embarques integrados por diversos productos hacia determinados destinos.

Balance entre abastecimiento y demanda: está relacionado con el tiempo transcurrido entre la fabricación de un bien y su consumo. El balance del inventario debe combinar la demanda con la disponibilidad de abastecimiento. Representa un problema de planeamiento difícil de resolver cuando la demanda está concentrada en una temporada de ventas muy corta, los fabricantes, los mayoristas y los minoristas se ven forzados a adquirir un cierto volumen de mercaderías mucho antes del período de ventas pico. El problema crítico en el planeamiento es determinar cuanto stock de mercaderías debe almacenarse para asegurar un cierto volumen de ventas, minimizando el riesgo de que sobren mercaderías que deberán ser luego almacenadas hasta una próxima temporada.

Stock preventivo: tiene por objeto cubrir pequeñas variaciones en la demanda o en el reaprovisionamiento, que pueden producirse en forma aleatoria. El planeamiento de inventario debe tener muy en cuenta la determinación del tamaño de estos stocks preventivos. De hecho, la mayoría de los excesos de stock son el resultado de un planeamiento defectuoso de esta función.

Manejo de Materiales

Almacenamiento: el almacén o depósito de mercaderías es visto típicamente como un lugar para guardar inventario. Sin embargo, en la mayoría de los diseños de sistemas logísticos, el rol del almacén es mucho más amplio, en la medida que debe ser considerado como una facilidad destinada al intercambio y no sólo como una facilidad de almacenamiento.

En las últimas décadas se ha pasado del concepto clásico de facilidad destinada a guardar grandes volúmenes de inventario al de facilidad integrada al objetivo de entregas "justo a tiempo" y de estrategias de producción sin acumulación de stock. Durante la última década, la preocupación principal en cuanto al almacenamiento ha sido la flexibilidad y el uso efectivo de la tecnología de la información. La flexibilidad es necesaria para responder a una mayor demanda de los clientes en términos de diversidad de productos. La tecnología de información más avanzada ofrece esta flexibilidad permitiendo a los operadores de almacenes reaccionar rápidamente a los cambios y mantener su desempeño dentro de un rango muy amplio de condiciones.

Manipuleo y Traslado

Las funciones de manipuleo se pueden agrupar en dos

- movimiento o manipuleo

- almacenaje

Dentro de estas dos categorías principales, el manipuleo de subdivide en tres actividades y el almacenaje en dos.

Las tres actividades del movimiento son:

- recepción
- traslados dentro del depósito
- despacho

En cuanto al almacenamiento, se plantean dos tipos

- planificado: almacenamiento para el reaprovisionamiento básico
- extendido: se refiere al inventario que excede al planeado para la operación normal del almacén.

Embalaje, Marcado y Unitarización

El embalaje tiene un impacto significativo en el costo y en la productividad del sistema logístico. La compra de material para embalaje, la ejecución de operaciones de embalaje manual o automático y la subsiguiente necesidad de desechar materiales son los costos más obvios. Lo que no es tan fácil de ver, sin embargo, es que los costos de compra y desecho recaen en extremos opuestos de la cadena de distribución, y que la ganancia de productividad generada por un embalaje eficiente se extiende por todo el sistema logístico.

El embalaje puede ser de dos tipos

- Embalaje de consumo: tiene una orientación comercial
- Embalaje industrial: tiene más bien un propósito logístico.

En este último, los productos individuales o las partes se agrupan en cajas, bolsas o barriles para lograr mayor eficiencia en su manipuleo. Estos envases se usan para agrupar productos individuales y son llamadas cajas básicas. Cuando las cajas básicas se agrupan en unidades todavía más grandes para su manipuleo, la combinación resultante se llama unitarización. Las cajas básicas y la

carga unitarizada son la unidad básica de manipuleo en la cadena logística.

Una de las funciones principales de las cajas básicas es proteger a los productos de daños mientras son movidos y almacenados dentro del sistema logístico. Lograr el grado buscado de protección involucra adaptar el embalaje al producto y seleccionar el material adecuado para fabricar el embalaje. Otra función logística importante del embalaje es el marcado, el cual asegura la identificación del contenido, el rastreo de la mercadería y su adecuado manipuleo.

El surgimiento de nuevas tecnologías y las condiciones competitivas en que se desenvuelven las industrias, han conducido a la adopción de sistemas integrados y a la innovación tecnológica y han provocado un renacimiento de la logística de embalaje. Las nuevas tendencias en métodos de logística de embalaje incluyen: embalaje sobre la base de materiales plásticos, contenedores transitorios (de material reciclable), pallets plásticos, pallets refrigerables y otras alternativas que requieren equipo especial de manipuleo. Aunque muchas de estas tendencias son adaptaciones de conceptos de embalaje tradicionales, son diferentes en dos aspectos críticos.

- Están pensadas especialmente para sistemas logísticos y productos específicos.
- Están diseñadas para minimizar el costo de embalaje y el costo de desechar sólidos.

Actualmente, el sistema mas aplicado es la unitarización de las cajas básicas en unidades de carga. Los dos principales tipos de unidades de carga son los contenedores y los pallets.

Transporte

El transporte es el área operacional de la logística que posiciona geográficamente el inventario. Es la actividad más importante en cuanto a su participación en los gastos totales de logística (aproximadamente 60 % de dichos gastos).

En adelante nos ocuparemos del transporte en las distintas etapas del proceso logístico, desde la salida de un producto de su centro de fabricación hasta su punto de entrega al consumidor.

El transporte debe visualizarse como un sistema que opera en los distintos medios físicos (terrestre, acuático, aéreo) y según diferentes modos o modalidades (carretero, ferroviario, fluvio-marítimo, aéreo, y otros, tales como tuberías y cintas transportadoras).

Tanto en los países más industrializados como en los países latinoamericanos, la visión logística sobre los servicios de transporte ha cambiado sustancialmente en los últimos veinte años. Ello se debe fundamentalmente al proceso de desregulación ocurrida a fines de la década del 70.

La desregulación ha permitido una mayor flexibilidad en las tarifas cobradas por los transportistas y también significó una mayor diversificación en los tipos de servicios prestados. Esto a su vez implica que las actuales unidades de logística sean más proactivas a la hora de identificar la combinación más efectiva de servicios de transporte y costos de infraestructura, para lograr los objetivos de la empresa.

Actualmente, el transporte es un eslabón fundamental en la cadena logística de la distribución física internacional. Desde dicho punto de vista, tres factores son fundamentales para evaluar la incidencia del mismo en el proceso:

- Costo
- Velocidad
- Calidad del servicio

Infraestructura y Modos de Transporte

La organización de la actividad supone la selección del modo más adecuado y una óptima utilización de las alternativas posibles. Para ello es necesario tener un adecuado conocimiento de las características y estado de las distintas rutas y facilidades terminales disponibles en materia de infraestructura (carreteras, vías férreas, aeropuertos, puertos, terminales de transferencia y otros) y de las prestaciones brindadas por los operadores correspondientes a cada uno de los modos (empresas de transporte vial y ferroviario, líneas aéreas y marítimas, y operadores de transporte multimodal).

Transporte Combinado y Multimodal

Existen formas o asociaciones de modos, destacándose las siguientes:

- **Transporte combinado:** el caso en que se utilizan vehículos de varios modos y distintos tipos de disposición (embalaje) de carga
- **Transporte superpuesto:** cuando en todo o en parte del recorrido un vehículo es transportado sobre otro.
- **Transporte intermodal:** operaba con unidades de carga (básicamente contenedores), utilizando vehículos de varios modos, con posibilidad de consolidación y ruptura de cargas y la eventual actuación de distintos operadores.
- **Transporte multimodal:** es el perfeccionamiento del transporte intermodal, aquí tenemos una operación integrada en materia operativa y técnico-jurídica.

Sistemas de Información y Servicios al Cliente

El sistema de información facilita la coordinación de las distintas operaciones del proceso logístico. Sin una información precisa, el esfuerzo invertido en todo el sistema logístico puede ser desperdiciado.

El flujo de información es un elemento clave en las operaciones de logística. Las principales áreas de información corresponden a: órdenes de compra, requerimientos de inventario, órdenes de trabajo de depósito y manipuleo, documentación de transporte, trámites aduaneros y de seguros, documentación bancaria, etcétera. En el pasado, el flujo de información estaba basado en el papel. Desde que los costos de tecnología cibernética están disminuyendo y su utilización se ha facilitado, los administradores de logística tienen la capacidad de mover y manejar la información de manera más rápida y eficiente.

La información “precisa y a tiempo” es de fundamental importancia para el diseño de sistemas logísticos por tres razones:

- Primero, los clientes perciben que la información sobre estado de la orden, disponibilidad del producto, itinerario, y transacciones monetarias, es un elemento clave del servicio total disponible.
- En segundo lugar, con la finalidad de reducir el inventario total de suministro en la cadena de abastecimiento, los gerentes se dan cuenta que la información puede reducir de manera efectiva los requisitos del inventario y de los recursos humanos.
- En tercer lugar, la información incrementa la flexibilidad en lo que respecta a cómo, cuándo y dónde se pueden usar los recursos para una ventaja estratégica.

Canales de Distribución

El complejo grupo de elementos o actividades que integran el canal de distribución es una de las áreas menos comprendidas de los negocios, especialmente en los países menos desarrollados. En la práctica, la estructuración de dichos canales implica una importante tarea de planificación y negociación.

La Asociación Americana de Marketing define un canal de distribución como "la estructura de las unidades organizativas de las compañías intervinientes, sus agentes externos y los comerciantes mayoristas y minoristas, a través de los cuales se comercializan determinadas mercaderías o servicios".

Los tres tipos de canales básicos son:

- Largo
- Corto
- directo

El canal largo corresponde a un esquema con operadores independientes en todos los eslabones de la cadena.

En el canal directo tenemos la situación contraria, o sea que una empresa (o grupo empresario) realiza la operatoria total de origen a destino final.

El canal corto es el caso intermedio, ciertas actividades se concentran en un operador y alguna (o algunas) son ejecutadas por operadores independientes. Actualmente tiene destacada aplicación un tipo de canal corto, donde las actividades del "corazón" de la distribución física (almacenamiento, manipuleos intermedios, transporte y entrega a mayorista o minorista) se "terceriza" en cabeza de un operador logístico.

Por función, desde la perspectiva del canal, se entiende el conjunto de tareas consideradas universales para la comercialización y la logística de productos y servicios. Una función específica puede ser realizada alternativamente por diferentes miembros del canal, y será repetida las veces que sea necesario.

Por ejemplo: el almacenamiento puede ser llevado a cabo por el fabricante, comerciante al por mayor, comerciante al por menor, y aún el eventual comprador; el embalaje y marcado es llevado a cabo usualmente por un solo operador.

En cualquier caso vale la pena citar a uno de los grandes empresarios del mundo contemporáneo, Henry Ford, que dijo: *"ninguna empresa puede ser totalmente autosuficiente"*. La distribución exitosa incluye la cooperación precisa entre muchos participantes.

Logística inversa

Es el proceso de proyectar, implementar y controlar un flujo de materia prima, inventario en proceso, productos terminados e información relacionada desde el punto de consumo hasta el punto de origen de una forma eficiente y lo más económica posible con el propósito de recuperar su valor ó el de la propia devolución.

En EEUU la logística inversa se ha convertido en una importante herramienta competitiva, estableciéndose una política de devoluciones totalmente liberal, llegando en algunos casos a niveles extremos.

Beneficios de Logística Inversa

La logística inversa gestiona el retorno de las mercancías en la cadena de suministro, de la forma más efectiva y económica posible, se encarga de la recuperación y reciclaje de envases, embalajes y residuos peligrosos; así como de los procesos de retorno de excesos de inventario, devoluciones de clientes, productos obsoletos e

inventarios estacionales. Incluso se adelanta al fin de vida del producto, con objeto de darle salida en mercados con mayor rotación.

En muchos países del mundo ya se ha implementado la obligación de la recuperación o reciclado de muchos productos (bienes de consumo, envases y embalajes, componentes de automoción, material eléctrico y electrónico) lo que implica una importante modificación de muchos procesos productivos y, además, una oportunidad como nuevo mercado para muchos operadores de transporte, almacenaje y distribución.

Una actividad con un enorme potencial de crecimiento que ha sido definida como la última frontera para la reducción de costes en las empresas, además de convertirse en una importante y novedosa fuente de oportunidades.

Causas que generan la necesidad de una logística inversa:

- Mercancía en estado defectuoso
- Retorno de exceso de inventario
- Devoluciones de clientes
- Productos obsoletos
- Inventarios estacionales

Procesos en logística inversa

Los procesos en logística inversa se enfocan a cinco objetivos claves:

- procuración de compras
- reducción de insumos vírgenes
- reciclado
- sustitución de materiales
- Gestión de residuos.

Procuración y compras: Implica la procuración, desarrollo de proveedores y la adquisición de materias primas, componentes,

materiales para envase, empaque, embalaje y unidades de manejo que sean "amigables con el ambiente".

Reducción de insumos vírgenes:

- actividades de ingeniería de producto,
- re-entrenamiento de los recursos humanos, con el propósito de valorar actividades de reutilización de materiales sobrantes, preferir materiales de origen reciclado, escoger contenedores, embalajes, unidades de manejo, empaques y envases reutilizables y reciclables, impulsar la cultura del "retorno".

Reciclado: Es necesario desarrollar políticas de reciclado respetando el desempeño o estándares del producto, utilizar materiales de origen reciclado, y reciclables; explorar innovaciones tecnológicas que permiten utilizar materiales reciclados; financiar estudios para reducir el uso de materias primas vírgenes.

Sustitución de materiales: El incremento de la tasa de innovación en procesos de reciclado debe impulsar la sustitución de materiales, en particular de los más pesados por otros más ligeros con igual o superior desempeño (como es el caso en la industria automotriz donde los plásticos están sustituyendo masivamente partes de metal y vidrio en los automóviles, así como el aluminio o los materiales "compuestos" en los nuevos chasis de los camiones disminuyen la tara facilitando un aumento de la unidad de carga para igual peso por eje).

Gestión de residuos: Las políticas de procuración de materiales deben evaluar la tasa de residuos en la utilización de materiales; el manejo de residuos es un costo no despreciable; también puede ser necesario tener políticas de aceptación de muestras, si las exigencias de gestión de los residuos de éstas, o simplemente su disposición por rechazo, es costosa.

Actividades de la Logística Inversa

- Retirada de mercancía
- Clasificación de mercadería
- Reacondicionamiento de productos

- Devolución a orígenes
- Destrucción
- Procesos administrativos
- Recuperación, reciclaje de envases y embalajes y residuos peligrosos.

Capítulo II

Aduana

Es importante destacar algunos conceptos del Régimen Aduanero Argentino a fin de poder entender los distintos pasos, actores y características de cualquier proceso importador/exportador en la Argentina.

Importación

Todo medio de transporte procedente del exterior que arribe al territorio aduanero, o que se detuviere en él deberá:

Hacerlo por o en los lugares habilitados y en los horarios habilitados

Presentar inmediatamente después de su llegada, la documentación exigida por la Administración Nacional de Aduanas, según la vía que se utilice.

La Aduana no autorizará la descarga del medio de transporte, si es que se debe descargar, hasta no haberse presentado la documentación de la cual se hizo referencia en el párrafo anterior.

Si el medio de transporte en el que arriba la mercadería, debiera permanecer de manera transitoria dentro del territorio aduanero, deberá ser sometido a un régimen especial de importación temporaria. El cual explicaremos más adelante.

Arribo por vía acuática

Aquel medio de transporte que arribe por vía acuática al territorio aduanero deberá presentar:

- La declaración de los datos relativos al buque.
- El o los manifiestos originales de la carga, incluida la declaración de equipaje no acompañado y encomiendas marítimas.
- El manifiesto de rancho.
- El manifiesto de pacotilla.

No será obligatorio manifestar los aparejos y utensilios del buque ni del equipaje acompañado de los pasajeros.

Esta documentación debe presentarse juntamente con su traducción al idioma nacional, inmediatamente después del arribo del buque. Salvo la traducción del manifiesto de la carga, que podrá presentarse hasta dos días después del arribo.

En caso que mediare una negativa a presentar la documentación exigida, el servicio aduanero podrá interdictar el buque y obligarlo a regresar al exterior.

Si el o los manifiestos, no pueden ser presentados como fue mencionado anteriormente, deberá presentarse una declaración detallada de toda la carga, poniendo a disposición del servicio aduanero toda la documentación pertinente.

Si el medio de transporte, se tratare de un buque con capacidad de cincuenta pasajeros como mínimo, el manifiesto de rancho podrá contener una declaración parcial. Siempre que la mercadería no detallada en él sea guardada en un depósito aislado y cerrado mediante un precinto con intervención del servicio aduanero, hasta la partida del buque.

En el plazo de dos días contando desde la finalización de la descarga, podrá salvarse cualquier error material excusable cometido en la traducción del manifiesto original de la carga, ya sea aumentando, disminuyendo o cambiando su contenido.

Si al concluir la descarga sobrara o faltara mercadería, con relación a lo declarado oportunamente, deberán justificarse las diferencias con la respectiva carta de rectificación dentro de los dos días posteriores a la finalización de la descarga. Las diferencias no justificadas, darán lugar a las sanciones que pudieran corresponder por los ilícitos que pudieran cometer.

En el caso de faltante de mercadería, si las diferencias no fueron debidamente justificadas, se presumirá sin admitir prueba en contrario y a solo efecto tributario, que la mercadería faltante ha sido importada para consumo se hallare o no su importación sometida a una prohibición, considerando al transportista y al agente de transporte aduanero solidariamente responsable por las correspondientes obligaciones tributarias.

Cuando el servicio aduanero considere excesiva la mercadería declarada en el manifiesto de rancho, o que no responden al concepto de rancho, dispondrá la deducción del excedente, o de lo incorrectamente incluido para incluirlo en el manifiesto de carga a la orden del capitán del buque.

Si el manifiesto que objetase el servicio aduanero fuere le de pacotilla, el excedente o indebidamente incluido, se incorporara al manifiesto de carga indicándose el nombre del tripulante al cual pertenece.

Las disposiciones anteriormente nombradas, son validas para todo medio de transporte que arribe por vía acuática.

Arribo por vía terrestre

Transporte por automotor

Todo automotor de carga debe traer para su presentación al servicio aduanero.

- La declaración de los datos relativos al medio de transporte y a su conductor.
- La o las guías internacionales correspondientes a la mercadería transportada.
- El o los manifiestos originales de la carga, incluida en su caso, la declaración de equipaje no acompañado y de las encomiendas.

En el caso que mediare negativa de presentar los documentos anteriormente mencionados, el servicio aduanero podrá exigirle al medio de transporte que regrese al exterior.

Si al concluir la descarga sobrara o faltara mercadería, con relación a lo declarado oportunamente, deberán justificarse las

diferencias con la respectiva carta de rectificación con plazo máximo de un día posterior a la finalización de la descarga. Las diferencias no justificadas, darán lugar a las sanciones que pudieran corresponder por los ilícitos que pudieran cometer.

En el caso de faltante de mercadería, si las diferencias no fueron debidamente justificadas, se presumirá sin admitir prueba en contrario y a solo efecto tributario, que la mercadería faltante ha sido importada para consumo se hallare o no su importación sometida a una prohibición, considerando al transportista y al agente de transporte aduanero solidariamente responsable por las correspondientes obligaciones tributarias.

A su vez, la reglamentación establecerá las condiciones a las cuales los automotores de transporte colectivo exclusivo de pasajeros y los automotores de uso particular, podrán quedar total o parcialmente exceptuados del cumplimiento de estas obligaciones.

Transporte por ferrocarril

Todo ferrocarril que transporte mercadería debe traer abordo para la presentación ante el servicio aduanero.

- La o las guías internacionales correspondientes a la mercadería transportada.
- La o las papeletas correspondientes a la mercadería que transporta cada vagón.

La empresa de ferrocarril debe redactar el manifiesto general de la carga y presentarlo en el plazo de un día desde el arribo del medio de transporte. Mismo plazo, pero contando desde la finalización de la descarga tiene para salvar cualquier error material excusable cometido en la confección del manifiesto general de la carga, ya sea aumentando, disminuyendo o cambiando el contenido.

Si al concluir la descarga sobrara o faltara mercadería, con relación a lo declarado oportunamente, deberán justificarse las diferencias con la respectiva carta de rectificación con plazo máximo de un día posterior a la finalización de la descarga. Las diferencias no justificadas, darán lugar a las sanciones que pudieran corresponder por los ilícitos que pudieran cometer.

En el caso de faltante de mercadería, si las diferencias no fueron debidamente justificadas, se presumirá sin admitir prueba en contrario y a solo efecto tributario, que la mercadería faltante ha sido importada para consumo se hallare o no su importación sometida a una prohibición, considerando al transportista y al

agente de transporte aduanero solidariamente responsable por las correspondientes obligaciones tributarias.

A su vez, la reglamentación establecerá las condiciones a las cuales los trenes que transporten exclusivamente de pasajeros, podrán quedar total o parcialmente exceptuados del cumplimiento de estas obligaciones.

Arribo por vía aérea

Toda Aeronave debe traer a bordo para su presentación ante el servicio aduanero:

- La declaración general que incluirá los datos relativos a la aeronave, su itinerario, tripulación y cantidad de pasajeros y de manifiestos originales de la carga.
- El o los manifiestos originales de la carga, incluida la declaración internacional de equipaje no acompañado de pasajeros.

También debe traer a bordo la lista detallada de las provisiones de a bordo y demás suministros, cuya exhibición podrá ser requerida por el servicio aduanero.

No será necesario manifestar el equipaje acompañado de los pasajeros.

En el caso que mediare negativa de presentar los documentos anteriormente mencionados, el servicio aduanero podrá exigirle al medio de transporte que regrese al exterior.

Cuando las aeronaves no desembarcaren pasajeros o mercadería, ni realizaren otras operaciones aduaneras, por continuar en tránsito a otra aduana nacional o del exterior solo deberá presentar la declaración general al servicio aduanero. Este decidirá si es necesario revisar la documentación restante.

Si al concluir la descarga sobrara o faltara mercadería, con relación a lo declarado oportunamente, deberán justificarse las diferencias con la respectiva carta de rectificación en el plazo de veinticuatro horas posterior a la finalización de la descarga. Las diferencias no justificadas, darán lugar a las sanciones que pudieran corresponder por los ilícitos que pudieran cometer.

En el caso de faltante de mercadería, si las diferencias no fueron debidamente justificadas, se presumirá sin admitir prueba en

contrario y a solo efecto tributario, que la mercadería faltante ha sido importada para consumo se hallare o no su importación sometida a una prohibición, considerando al transportista y al agente de transporte aduanero solidariamente responsable por las correspondientes obligaciones tributarias.

A su vez, la reglamentación establecerá las condiciones a las cuales los trenes que transporten exclusivamente de pasajeros, podrán quedar total o parcialmente exceptuados del cumplimiento de estas obligaciones.

Si existen causas justificadas, el servicio aduanero autorizara la reexpedición de cualquier mercadería al exterior a pedido y bajo responsabilidad del explotador de la aeronave o de sus agentes. En el supuesto de que el interesado en la reexpedición fuere el documentante se aplicaran las disposiciones relativas al reembarco de mercadería.

Permanencia

El servicio aduanero permitirá que toda o parte de la mercadería destinada al lugar de arribo del medio transportador, que se hallare incluida en la declaración de la carga y que no hubiere sido aun descargada, permanezca a bordo siempre que así sea solicitado.

- En la vía acuática, dentro de los cuatro días desde su arribo.
- En la vía terrestre, si se trata de automotor, cuando se presenta la declaración de la carga.
- En la vía terrestre, si se trata de ferrocarril, dentro de un día a contar desde su arribo.
- En la vía aérea, cuando se presenta la declaración de la carga.

Sin embargo, la presentación de permanencia deberá ser presentada antes de la salida del medio de transporte y con una antelación suficiente para que el servicio aduanero constate la existencia de la mercadería respectiva.

Cuando resultara faltar mercadería sometida al régimen de permanencia, y su consumo no estuviere autorizado, se presumirá a solo efecto tributario, que la misma ha sido importada para

consumo. Considerando al transportista y al agente de transporte aduanero solidariamente responsables de las obligaciones tributarias que correspondan.

Descarga

Se entiende por descarga la operación por la cual la mercadería arribada es retirada del medio de transporte en el que hubiere sido transportada.

No se permitirá la descarga de mercadería, mientras no se hubiere presentado la documentación correspondiente a cada medio de transporte, según se menciono anteriormente.

La descarga se podrá realizar solamente con previa autorización y control del servicio aduanero, en los lugares y en los horarios habilitados para tal fin. Si la mercadería es necesario trasladarla desde el lugar de descarga hasta el de su recepción en el lugar del depósito, dicho traslado deberá efectuarse bajo custodia del servicio aduanero.

La totalidad de la mercadería incluida en el manifiesto de la carga que estuviere destinada al lugar de arribo deberá ser descargada, con excepción de aquella que hubiere sido autorizado por el servicio aduanero, su permanencia o trasbordo.

Deposito provisorio de importación

La mercadería descargada, desde que fuere recibida en el lugar de depósito hasta tanto se autorizare o se le asignare de oficio, según el caso alguna destilación aduanera, queda sometida al régimen de depósito provisorio de importación.

El depositario de la mercadería ingresada en depósito provisorio de importación asentara su recepción cotejando las constancias existentes en los manifiestos de la carga con las referencias que se encontraren en los bultos, envases o en la mercadería misma si o estuviere embalada.

El transportista, su agente o el interesado, podrá presenciar la recepción de la mercadería en dicho depósito, con el fin de tomar conocimiento de las constancias que registre el depositario y efectuar por escrito las observaciones que creyera necesarias. Al

mismo tiempo, podrán exigir al depositario una constancia escrita de la recepción de la mercadería.

Si estos no concurrieren al acto de la recepción de la mercadería, o al reconocimiento, las constancias que se registraren, no podrán ser objeto de reclamo.

Si la mercadería, su envase o su embalaje exterior, presentare algún indicio de deterioro o signos de haber sido violados, deberán ser separados por el depositario para que el servicio aduanero proceda a controlar su peso y controlar su contenido en forma detallada.

Los lugares de depósito a los que nos referimos, solo podrán funcionar previa habilitación por parte de la administración Nacional de Aduanas. Estos podrán ser de administración estatal o privada. Para asegurar el correcto cumplimiento de las obligaciones asumidas por el depositario, se le exigirá un depósito de una garantía. Esta quedara sin efecto en el caso que la administración del depósito sea estatal.

Mientras la mercadería se encuentra bajo régimen de depósito provisorio de importación, no podrá sufrir ningún tipo de transformación material, mas que los de traslado, reconocimiento o aquellos que sean para preservar el estado de la mercadería.

Cuando resultare faltar mercadería en depósito provisorio de importación, o cuando se hallare deteriorada o destruida, se considerara que ha sido importada para consumo en su estado original.

En el caso que se hallare en el depósito o en cualquier otro lugar de la zona primaria aduanera, mercadería respecto de la cual se desconociere su titular, la misma quedara sujeta al régimen de depósito provisorio de importación.

Destinaciones

El importador debe solicitar una destilación dentro de los quince días posteriores al arribo del medio transportador

Si dentro de dicho plazo no se hubiere presentado la solicitud de una destinación aduanera, con la documentación correspondiente, el importador será pasible en forma automática de una multa.

La Administración Nacional de Aduanas, podrá autorizar, con sujeción al régimen de garantía el despacho de aquella mercadería que no cuente con toda o parte de la documentación complementaria. No procederá la autorización cuando la documentación complementaria tuviere por efecto la inaplicabilidad de prohibiciones o el otorgamiento de un beneficio tributario o de un tratamiento diferencial.

La no presentación de la documentación faltante dentro del plazo que le otorgue la Administración Nacional de Aduanas, será causal de la aplicación de una multa. El pago de la misma no exime de la presentación de la documentación pertinente.

Dentro de los veinticinco días contando desde el arribo del medio de transporte el interesado puede declarar que ignora todas o algunas de las condiciones de la mercadería que habrá de ser objeto de destinación, indicando el número, marca y envase u otras características suficientes para su individualización. En tal caso debe proceder a su revisión a fin de comprometer una declaración aduanera correcta.

La declaración contenida en la solicitud de destinación de importación es inalterable una vez registrada y el servicio aduanero no admitirá del interesado rectificación, modificación o ampliación alguna.

En las operaciones aduaneras cuya tramitación no pudiere concluirse por no hacerse presente el interesado, se citará a éste por un plazo no inferior a cinco días, contado desde la fecha de su notificación.

Transcurrido el mismo sin que el interesado concurriere, podrá proseguirse el trámite de oficio sin la presencia ni intervención de aquél, no admitiéndose posteriormente reclamo alguno por los derechos que hubiere dejado de ejercer.

Libramiento, a los efectos de la importación, es el acto por el cual el servicio aduanero autoriza el retiro de la mercadería objeto de despacho.

Una vez librada la mercadería, su retiro se efectuará por los lugares, en las horas y con sujeción a las formalidades que determine la Administración Nacional de Aduanas.

Destinación definitiva de importación para consumo

La destinación de importación para consumo es aquella en virtud de la cual la mercadería importada puede permanecer por tiempo indeterminado dentro del territorio aduanero.

La solicitud de destinación de importación para consumo debe formalizarse ante el servicio aduanero mediante una declaración efectuada:

- Por escrito, en soporte papel, con constancia de la firma del declarante y el carácter en que éste lo hace
- Por escrito, a través del sistema informático establecido por la Administración Federal de Ingresos Públicos, en cuyo caso éste, sin perjuicio del trámite del despacho, exigirá la ratificación de la declaración bajo la firma del declarante o de la persona a quien éste representare, salvo que el sistema permitiera la prueba de la autoría de la declaración por otros medios fehacientes
- Verbalmente o mediante la simple presentación de los efectos cuando se tratara de regímenes especiales que tuvieran contemplada esta manera de declaración.

Esta declaración debe indicar toda circunstancia o elemento necesario para permitir al servicio aduanero el control de la correcta clasificación arancelaria y valoración de la mercadería que se trate.

Si la declaración se hace por vía informática, el servicio aduanero podrá codificar los elementos de la declaración. No obstante, si a juicio del declarante el sistema de codificación no llegara a contemplar ciertos datos relativos a la descripción de la mercadería o a la operación, podrá optar por registrar la destinación solicitando la intervención del servicio aduanero y brindando los elementos que considerare necesarios para efectuar una correcta declaración.

En caso de utilizar la opción anteriormente mencionada, el servicio aduanero entro del plazo de cinco días, se expedirá con los elementos aportados por el declarante y los que tuviera a su disposición.

Esta destinación no podrá desistirse una vez pagados o garantizado el pago de los tributos que gravaren la importación para consumo o cuando el interesado estuviere en mora respecto de dicho pago. En el supuesto de que la importación para consumo no estuviere gravada con tributo alguno, el desistimiento no podrá efectuarse una vez que se hubiere librado la mercancía de que se tratare.

En el supuesto de desistirse de la solicitud de destinación de importación para consumo, no se permitirá una nueva destinación de importación para consumo de la misma mercadería al mismo territorio aduanero, ya fuere en forma inmediata o luego de obtenerse previamente una destinación suspensiva.

El servicio aduanero efectuará un examen preliminar de la solicitud de destinación de importación para consumo a fin de determinar si la misma contiene todos los datos exigidos y si se adjunta la documentación complementaria que correspondiere otorgara dicha destinación.

La Administración Nacional de Aduanas con alcance general, el servicio aduanero procederá a verificar, clasificar y valorar la mercancía de que se tratare, a fin de determinar el régimen legal aplicable a la misma. El importador o, en su caso, el despachante de aduana que actuare en su representación, debe concurrir al acto de verificación de la mercadería. En el supuesto de no hacerlo perderá el derecho a reclamar contra el resultado de la verificación establecido por el servicio aduanero.

Si en el transcurso de la verificación el agente del servicio aduanero comprobare la comisión de algún ilícito aduanero procederá a formular la pertinente denuncia al administrador de la aduana o a quien ejerciere sus funciones y a suspender su trámite, con la extracción, en su caso, de las muestras representativas necesarias para evaluar la seriedad o verosimilitud de la misma.

Efectuados los trámites relativos al despacho de la mercadería y en su caso, pagados o garantizados los tributos correspondientes, se procederá a su libramiento. De no cumplirse con el pago o con la garantía que correspondiere, se aplicará el procedimiento de ejecución.

Destinación suspensiva de importación temporaria

La destinación de importación temporaria es aquella en virtud de la cual la mercadería importada puede permanecer con una

finalidad y por un plazo determinado dentro del territorio aduanero, quedando sometida, desde el mismo momento de su libramiento, a la obligación de reexportarla para consumo con anterioridad al vencimiento del mencionado plazo.

La mercadería podrá permanecer en el mismo estado en que hubiere sido importada temporariamente o bien ser objeto de transformación, elaboración, combinación, mezcla, reparación o cualquier otro perfeccionamiento o beneficio.

La reglamentación determinará:

- La mercadería susceptible de ser sometida al régimen de importación temporaria.
- La finalidad a que podrá ser destinada, siempre que no perjudicare a la actividad económica nacional.
- El lugar en que podrá cumplirse la finalidad perseguida.
- Las seguridades a exigir, con carácter previo al libramiento, en garantía del cumplimiento de la obligación de reexportación para consumo dentro del plazo acordado.
- Las medidas especiales de control y demás condiciones que, según el caso, se estimaren necesarias.
- El plazo de caducidad de los permisos.

Cuando la importación temporaria tuviere por objeto someter la mercadería a algún trabajo de perfeccionamiento o beneficio deberá indicarse la finalidad a que será destinada, el lugar en que se cumplirá la misma y todo otro elemento necesario para el control del servicio aduanero.

En caso de autorizarse la importación temporaria, deberá otorgarse una garantía a favor del servicio aduanero, endiente a asegurar el fiel cumplimiento de las obligaciones que el régimen impone.

La mercadería bajo el régimen de importación temporaria no está sujeta a la imposición de tributos, con excepción de las tasas retributivas de servicios.

Cuando la mercadería retornare en el mismo estado en que hubiere sido importada, la reexportación para consumo efectuada en cumplimiento de la obligación asumida en el régimen de importación temporaria no está sujeta a la imposición de tributos, con excepción de las tasas retributivas de servicios.

Cuando la mercadería hubiera sido objeto de una transformación, elaboración, combinación, mezcla, reparación o cualquier otro perfeccionamiento o beneficio, la exportación de la mercadería resultante, está exenta del pago de los tributos que gravaren la exportación para consumo. No obstante, el Poder Ejecutivo podrá dejar sin efecto, total o parcialmente, dicha exención en lo que se refiere a lo incorporado a la misma en el territorio aduanero.

La mercadería totalmente destruida o irremediamente perdida por caso fortuito o fuerza mayor durante su permanencia bajo el régimen de importación temporaria no está sujeta a los tributos que gravaren su importación para consumo, excepto las tasas devengadas por servicios, siempre que la causal invocada se acredite debidamente a satisfacción del servicio aduanero. La mercadería no se considerará irremediamente perdida cuando, pese a no poder ser recuperada por su propietario, pudiere ser empleada por un tercero.

Los residuos que tuvieren valor comercial, resultantes de cualquier perfeccionamiento o beneficio a que hubiere sido sometida la mercadería importada temporariamente, en el supuesto de importarse para consumo se hallarán sujetos al pago de los tributos correspondientes. A tal fin los residuos se clasificarán arancelariamente y se valorarán según el estado en que se encontraren.

La propiedad, posesión, tenencia o uso de la mercadería que se hallare sometida al régimen de importación temporaria no puede ser objeto de transferencia.

La mercadería sometida al régimen de importación temporaria que debiere permanecer en el mismo estado en que hubiere sido importada, debe ser reexportada para consumo dentro de los plazos que al efecto fijare la Administración Nacional de Aduanas, computados desde la fecha de su libramiento, los que no podrán exceder de:

- Tres años, cuando la mercadería que constituyere un bien de capital hubiere de ser utilizada como tal en un proceso económico.
- Ocho meses, cuando la mercadería, de conformidad con lo que estableciere la reglamentación, constituyere o estuviere destinada a:
 - Presentarse o utilizarse en una exposición, feria, congreso, competencia deportiva o manifestación similar.
 - Muestras comerciales.
 - Máquinas y aparatos para ensayos.
 - Aeronaves y embarcaciones deportivas, automóviles, motocicletas, bicicletas, instrumentos científicos o profesionales y demás mercadería destinada a ser utilizada por el viajero o turista, no residente en el país.
 - Envases y embalajes.
 - Contenedores y pallets.

El servicio aduanero adoptará las medidas tendientes a comprobar que la mercadería que se reexporta para consumo es la misma que ha sido importada temporariamente. En caso de importación temporaria de mercadería que fuere fungible, el servicio aduanero podrá autorizar, que se reexporte para consumo una mercadería que por su especie, calidad y características técnicas fuere idéntica a la importada.

Cuando la mercadería importada temporariamente hubiere de someterse a un proceso de transformación que imposibilitare la posterior verificación de su identidad, el servicio aduanero adoptará medidas especiales de control en los lugares donde se realizare la transformación a fin de asegurar el cumplimiento de las finalidades que motivaron el otorgamiento del régimen.

Aun cuando no se hubiere reexportado definitivamente se considera cumplida la obligación de reexportación asumida en el régimen de importación temporaria si, con anterioridad al vencimiento del plazo de permanencia acordado, se hubiere ingresado la mercadería en depósito provisorio de exportación y solicitado la pertinente destinación de reexportación para consumo.

Cuando el interesado lo hubiere solicitado con una anterioridad mínima de un mes al vencimiento del plazo de permanencia acordado o dentro del plazo de diez días a contar de la notificación de la denegatoria de prórroga, la Administración Nacional de Aduanas podrá autorizar que la mercadería importada temporariamente sea sometida a la destinación de importación para consumo, siempre que no fuere aplicable una prohibición.

La mercadería que hubiere sido sometida al régimen de importación temporaria se considerará importada para consumo, aun cuando su importación se encontrare sometida a una prohibición, en cualquiera de los siguientes supuestos:

- Hubiere vencido el plazo acordado para su permanencia sin haberse cumplido con la obligación de reexportar.
- No se cumplieren con las obligaciones impuestas como condición de otorgamiento del régimen, salvo que se tratase de obligaciones meramente formales.

En estos casos, quien hubiere importado temporariamente la mercadería será responsable de las correspondientes obligaciones tributarias, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones que correspondiere.

El Poder Ejecutivo podrá admitir la validez de documentos, que amparen la importación temporaria de vehículos, emitidos por organismos internacionales de turismo, con los requisitos y las formalidades que aseguren el cumplimiento de las obligaciones correspondientes a este régimen.

Despacho directo a plaza

Despacho directo es el procedimiento en virtud del cual la mercadería puede ser despachada directamente a plaza sin previo sometimiento de la misma al régimen de depósito provisorio de importación.

La solicitud de destinación de importación de la mercadería sujeta al procedimiento del despacho directo puede ser presentada por el importador dentro de los cinco días anteriores al arribo del medio de transporte.

Deberá sujetarse al procedimiento de despacho directo la mercadería cuya permanencia en depósito implicare peligro para la

integridad de las personas, para la inalterabilidad de la propia mercadería o de la mercadería contigua, salvo que ingresare a depósitos especialmente acondicionados para esa especie de mercadería. Asimismo se aplicará este procedimiento cuando se tratare de mercadería cuyo almacenamiento fuere sumamente dificultoso.

Si no se dispusiere de depósitos especialmente acondicionados para esta especie de mercadería y no hubiere sido solicitada su destinación de importación con anterioridad al arribo del medio de transporte, el servicio aduanero adoptará las medidas tendientes a evitar los perjuicios emergentes de la naturaleza o condición de la mercadería de que se tratare, por cuenta y bajo la responsabilidad de quien correspondiere.

En todos los casos el servicio aduanero podrá disponer que la mercadería sujeta al procedimiento de despacho previsto en este capítulo ingrese, total o parcialmente, a un lugar de depósito al solo efecto de practicar una verificación exhaustiva.

El servicio aduanero podrá autorizar el procedimiento de despacho directo a plaza respecto de mercadería de fácil verificación.

Destinación suspensiva de depósito de almacenamiento

Es aquella en virtud de la cual la mercadería importada puede quedar almacenada bajo control aduanero por un plazo determinado, para ser sometida a otra destinación autorizada.

La importación de mercadería bajo este régimen no está sujeta a la imposición de tributos. No obstante, está sujeta a las tasas retributivas de servicios, con excepción de la estadística.

En el supuesto de que la mercadería sometida a la destinación de depósito de almacenamiento fuere reembarcada con destino al exterior o a otra aduana de la República para lo cual hubiere de salir del territorio aduanero, la respectiva exportación no está sujeta a la imposición de los tributos que gravaren la exportación para consumo, con excepción de las tasas retributivas de servicios.

La Administración Nacional de Aduanas determinará los plazos durante los cuales la mercadería podrá permanecer sometida a la destinación de depósito de almacenamiento, a cuyo vencimiento se dispondrá su venta.

Si después de vencido el plazo de permanencia de la mercadería sometida al régimen de depósito de almacenamiento se comprobare la falta de la misma, se hallare o no su importación sometida a una prohibición, se presumirá, sin admitirse prueba en contrario y al solo efecto tributario, que ha sido importada para consumo. En este caso, se considerará a aquél que tuviere derecho a disponer de la mercadería como deudor principal de las correspondientes obligaciones tributarias.

La transferencia del derecho a disponer de la mercadería, efectuada durante su permanencia bajo el régimen de depósito de almacenamiento, sólo tendrá efectos respecto del servicio aduanero cuando éste la hubiere autorizado, previo control de la inexistencia de eventuales impedimentos en relación a las personas o a la mercadería, de conformidad con lo que dispusiere la reglamentación.

Podrá solicitarse el fraccionamiento de la mercadería sometida al régimen de depósito de almacenamiento si fuere necesario para su ulterior transferencia o destinación parcial.

Destinación suspensiva de tránsito de importación

Es aquella en virtud de la cual la mercadería importada, que careciera de libre circulación en el territorio aduanero, puede ser transportada dentro del mismo desde la aduana por la que hubiere arribado hasta otra aduana, para ser sometida a otra destinación aduanera. Puede ser:

- a) De tránsito directo, cuando el transporte de la mercadería tuviere lugar desde una aduana de entrada hasta una aduana de salida, a fin de ser exportada.
- b) De tránsito hacia el interior, cuando el transporte de la mercadería tuviere lugar desde una aduana de entrada hasta otra aduana, a fin de ser sometida en ésta a una destinación suspensiva de importación o a una importación para consumo. A esta última aduana se la denomina aduana interior.

En caso de autorizarse el tránsito de importación por vía terrestre, deberá otorgarse una garantía a favor del servicio aduanero, con el objeto de asegurar el fiel cumplimiento de las obligaciones que el régimen impone.

Las mercaderías bajo este régimen no están sujetas a la imposición de tributos, con excepción de las tasas retributivas de servicios.

Cuando resultare faltar mercadería sometida al régimen de tránsito de importación, se hallare o no su importación sometida a una prohibición, se presumirá, sin admitirse prueba en contrario y al solo efecto tributario, que ha sido importada para consumo.

Transcurrido el plazo de un mes, contado a partir del vencimiento del que hubiere sido acordado para el cumplimiento del tránsito, sin que el medio de transporte que traslada la mercadería sometida al régimen de tránsito de importación arribare a la aduana de salida o interior, según correspondiere, se hallare o no su importación sometida a una prohibición, se presumirá, sin admitirse prueba en contrario y al solo efecto tributario, que ha sido importada para consumo.

Si el medio de transporte no arribare en el plazo que se fijo en el momento de aprobar el transito, pero dentro del mes contado a partir del vencimiento de dicho plazo, se aplicará automáticamente al transportista una multa equivalente al uno por mil del valor en aduana de la mercadería de que se tratare, por cada día de retardo.

Exportación

La declaración contenida en la solicitud de destinación de exportación es inalterable una vez registrada y el servicio aduanero no admitirá del interesado rectificación, modificación o ampliación alguna, salvo las excepciones.

El servicio aduanero autorizará la rectificación, modificación o ampliación de la declaración aduanera, cuando la inexactitud fuere comprobable de su lectura o de la de los documentos complementarios anexos a ella y fuera solicitada con anterioridad:

- a) a que se hubiera dado a conocer que la declaración debe someterse al control documental o a la verificación de la mercadería.
- b) al libramiento, si se la hubiera exceptuado de los controles antes mencionados.

En las operaciones aduaneras cuya tramitación no pudiere concluirse por incomparecencia del interesado, se citará a éste por un plazo no inferior a dos días, contado desde la fecha de su

notificación. Transcurrido el mismo sin que el interesado concurriera, el servicio aduanero podrá:

- a) proseguir el trámite de oficio sin la presencia ni intervención del interesado, no admitiéndose posteriormente reclamo alguno por los derechos que hubiere dejado de ejercer
- b) declarar la caducidad de la solicitud de destinación de exportación de que se tratare.

La reglamentación establecerá el plazo de validez de la solicitud de exportación, transcurrido el cual la misma no surtirá efectos respecto de la mercadería no cargada.

Dentro del plazo de validez de la solicitud de exportación, podrá pedirse el fraccionamiento de la misma para cumplir mediante embarques parciales con el total de la mercadería documentada.

Libramiento, a los efectos de la exportación, es el acto por el cual el servicio aduanero autoriza la salida con destino al exterior de la mercadería objeto de despacho.

Destinación definitiva de exportación para consumo

Es aquella en virtud de la cual la mercadería exportada puede permanecer por tiempo indeterminado fuera del territorio aduanero. Debe formalizarse ante el servicio aduanero mediante una declaración efectuada:

- a) por escrito, en soporte papel, con constancia de la firma del declarante y el carácter en que éste lo hace; o
- b) por escrito, a través del sistema informático establecido por la Administración Federal de Ingresos Públicos, en cuyo caso éste, sin perjuicio del trámite del despacho exigirá la ratificación de la declaración bajo firma del declarante o de la persona a quien éste representare, salvo que el sistema permitiera la prueba de la autoría de la declaración por otros medios fehacientes; o
- c) verbalmente o mediante la simple presentación de los efectos cuando se tratare de regímenes especiales que tuvieren contemplada esta manera de declaración.

Cuando la declaración se realizare utilizando un procedimiento informático, el servicio aduanero podrá codificar los elementos de la declaración. No obstante, si a juicio del declarante el sistema de codificación no llegara a contemplar ciertos datos relativos a la descripción de la mercadería o a las circunstancias concernientes a la operación, que fueren necesarios para la correcta clasificación y valoración de la mercadería o que tuvieran relevancia para la correcta aplicación del régimen tributario o de prohibiciones o restricciones, el declarante podrá optar por registrar la declaración solicitando la intervención del servicio aduanero y brindando los elementos que considerare necesarios para efectuar una correcta declaración.

Cuando la exportación se efectuare por vía acuática o aérea, la solicitud de destinación de exportación para consumo no podrá desistirse una vez que el medio de transporte hubiere partido con destino inmediato al exterior. Cuando la exportación se efectuare por vía terrestre, la solicitud de destinación de exportación para consumo no podrá desistirse una vez que el último control de la aduana de frontera hubiere autorizado la salida del medio de transporte.

El desistimiento de la solicitud de destinación de exportación para consumo no exonera de responsabilidad por los ilícitos que se hubieran cometido con motivo o en ocasión de la declaración efectuada al solicitarse la destinación.

El servicio aduanero efectuará un examen preliminar de la solicitud de destinación de exportación para consumo a fin de determinar si la misma contiene todos los datos exigidos y si se adjunta la documentación complementaria que correspondiere, en cuyo caso procederá a su registro.

La Administración Nacional de Aduanas con alcance general, el servicio aduanero procederá a verificar, clasificar y valorar la mercadería de que se tratare, a fin de determinar el régimen legal aplicable a la misma. El exportador o, en su caso, el despachante de aduana que actuare en su representación debe concurrir al acto de verificación de la mercadería. En el supuesto de no hacerlo perderá el derecho a reclamar contra el resultado de la verificación establecido por el servicio aduanero.

Cuando la mercadería que hubiere de ser objeto de verificación fuere extremadamente delicada o frágil o bien fuere susceptible de producir daño al agente aduanero encargado de la verificación, el servicio aduanero puede exigir del interesado que ponga a su disposición personal especializado. Si el interesado no se aviniere a ello, el servicio aduanero queda facultado para contratar

por cuenta y riesgo de aquél los servicios especializados pertinentes.

El exportador puede embarcar mercadería en menor cantidad que la declarada en la solicitud de destinación de exportación para consumo, siempre que, una vez concluida la carga, diere aviso al servicio aduanero para su constatación y registro en el correspondiente permiso.

Destinación suspensiva de exportación temporaria

Es aquella en virtud de la cual la mercadería exportada puede permanecer con una finalidad y por un plazo determinado fuera del territorio aduanero, quedando sometida, desde el mismo momento de su exportación, a la obligación, de reimportarla para consumo con anterioridad al vencimiento del mencionado plazo.

La mercadería podrá permanecer en el mismo estado en que hubiere sido exportada temporariamente o bien ser objeto de transformación, elaboración, combinación, mezcla, reparación o cualquier otro perfeccionamiento o beneficio.

La reglamentación determinará:

- a) la mercadería susceptible de ser sometida al régimen de exportación temporaria;
- b) la finalidad a que podrá ser destinada, siempre que no perjudicare a la actividad económica nacional;
- c) las seguridades a exigir, con carácter previo al libramiento, en garantía del cumplimiento de la obligación de reimportación para consumo dentro del plazo acordado;
- d) las medidas especiales de control y demás condiciones que, según el caso, se estimaren necesarias;
- e) el plazo de caducidad de los permisos que, cuando fuere necesario, se acordaren para la utilización de este régimen.

Cuando la exportación temporaria tuviere por objeto someter la mercadería a algún trabajo de perfeccionamiento o beneficio,

deberá indicarse la finalidad a que será destinada, el lugar en que se cumplirá la misma y todo otro elemento necesario para el control del servicio aduanero.

En caso de autorizarse la exportación temporaria, deberá otorgarse una garantía a favor del servicio aduanero, tendiente a asegurar el fiel cumplimiento de las obligaciones que el régimen impone.

La exportación de la mercadería bajo el régimen de exportación temporaria no está sujeta a la imposición de tributos, con excepción de las tasas retributivas de servicios.

Cuando la mercadería retornare en el mismo estado en que hubiere sido exportada, la reimportación para consumo efectuada en cumplimiento de la obligación asumida en el régimen de exportación temporaria no está sujeta a la imposición de tributos, con excepción de las tasas retributivas de servicios.

Cuando la mercadería hubiera sido objeto de una transformación, elaboración, combinación, mezcla, reparación o cualquier otro perfeccionamiento o beneficio, su retorno está sujeto al pago de los tributos que gravaren la importación para consumo, los que se aplicarán sobre el mayor valor de la mercadería al momento de su reimportación.

La mercadería que hubiere sufrido merma durante su permanencia bajo el régimen de exportación temporaria, dentro de las tolerancias legales o en su defecto las que admitiere el servicio aduanero, será considerada, a los fines de su exportación o reimportación para consumo, según el caso, en el estado en que ella se encontrare.

La mercadería deteriorada por caso fortuito o fuerza mayor durante su permanencia bajo el régimen de exportación temporaria debe considerarse, a los fines de su reimportación, en el estado en que ella se encontrare, siempre que la causal invocada se acredite debidamente a satisfacción del servicio aduanero.

La mercadería totalmente destruida o irremediablemente perdida por caso fortuito o fuerza mayor, durante su permanencia bajo el régimen de exportación temporaria, no está sujeta a los tributos que gravaren su exportación para consumo, excepto las tasas devengadas por servicios, siempre que la causal invocada se acredite debidamente a satisfacción del servicio aduanero. La mercadería no se considerará irremediablemente perdida cuando, pese a no poder ser recuperada por su propietario, pudiere ser empleada por un tercero.

La mercadería que se exportare temporariamente a fin de ser sometida a cualquier perfeccionamiento o beneficio en el exterior y del cual fueren a resultar residuos con valor comercial, deberá ser previamente declarada con un detalle de los procesos de que será objeto. El servicio aduanero, previo informe de los organismos técnicos competentes, determinará la clasificación y valoración estimada de dichos residuos, con anterioridad a la exportación temporaria.

La propiedad, posesión, tenencia o uso de la mercadería que se hallare sometida al régimen de exportación temporaria no puede ser objeto de transferencia.

La mercadería sometida al régimen de exportación temporaria que debiere permanecer en el mismo estado en que hubiere sido exportada debe ser reimportada para consumo dentro de los plazos que al efecto fijare la Administración Nacional de Aduanas, computados desde la fecha de su libramiento, los que no podrán exceder de:

- a) tres años, cuando la mercadería que constituyere un bien de capital hubiere de ser utilizada como tal en un proceso económico;
- b) un año, cuando la mercadería, de conformidad con lo que estableciere la reglamentación, constituyere o estuviere destinada a:
 - 1) presentarse o utilizarse en un congreso, competencia deportiva o manifestación similar;
 - 2) muestras comerciales;
 - 3) máquinas y aparatos para ensayos;
 - 4) aeronaves y embarcaciones deportivas, automóviles, motocicletas, bicicletas, instrumentos científicos o profesionales y demás mercadería destinada a ser utilizada por el viajero residente en el país
 - 5) presentarse o utilizarse en una exposición o feria;
 - 6) envases y embalajes;
 - 7) contenedores y pallets;

8) elementos de decoración, vestuarios, instrumentos, animales y accesorios de las compañías teatrales, de circo y de las demás personas que fueren al exterior a ofrecer espectáculos;

9) la demás mercadería que determinare la reglamentación.

La mercadería sometida al régimen de exportación temporaria, que hubiere de ser objeto de cualquier perfeccionamiento o beneficio, debe ser reimportada para consumo dentro de un plazo máximo de dos años, computado desde la fecha de su libramiento.

El servicio aduanero adoptará las medidas tendientes a comprobar que la mercadería que se reimportare para consumo es la misma que ha sido exportada temporariamente.

En caso de exportación temporaria de mercadería que fuere fungible, el servicio aduanero podrá autorizar, que se reimporte para consumo una mercadería que por su especie, calidad y características técnicas fuere idéntica a la exportada.

La obligación de reimportación asumida en el régimen de exportación temporaria podrá considerarse cumplida, si con anterioridad al vencimiento del plazo acordado:

- a) se ingresare la mercadería arribada en depósito provisorio de importación;
- b) se cargare la mercadería en un medio de transporte, con destino al territorio aduanero de donde hubiera salido, siempre que existieren motivos que justificaren la demora y se reimportare para consumo dentro de los sesenta días de efectuada su carga.

Cuando el interesado lo hubiere solicitado con una anterioridad mínima de un mes al vencimiento del plazo de permanencia acordado o dentro del plazo de diez días a contar de la notificación de la denegatoria de prórroga, la Administración Nacional de Aduanas podrá autorizar que la mercadería exportada temporariamente sea sometida a la destinación de exportación para consumo, siempre que no fuere aplicable una prohibición y no se desvirtuare la finalidad tenida en cuenta al concederse la exportación temporaria.

La mercadería que hubiere sido sometida al régimen de exportación temporaria se considerará exportada para consumo, aun cuando su exportación se encontrare sometida a una prohibición, en cualquiera de los siguientes supuestos:

- a) hubiere vencido el plazo acordado para su permanencia sin haberse cumplido con la obligación de reimportar;
- b) no se cumplieren con las obligaciones impuestas como condición de otorgamiento del régimen, salvo que se tratase de obligaciones meramente formales.

Destinación suspensiva de tránsito de exportación

Es aquella en la cual la mercadería de libre circulación en el territorio aduanero, que fuere sometida a una destinación de exportación en una aduana, puede ser transportada hasta otra aduana del mismo territorio aduanero, con la finalidad de ser exportada desde esta última.

La solicitud debe formalizarse por escrito ante el servicio aduanero en la misma declaración por la que se solicita la destinación de exportación.

Cuando algún hecho impidiere la prosecución del transporte de la mercadería sometida, al régimen de tránsito de exportación, la persona a cuyo cargo se encontrare en ese momento el medio de transporte debe dar aviso de inmediato al servicio aduanero o, en caso de mediar distancias que impidan la rápida concurrencia del mismo, a la autoridad policial más cercana, bajo vigilancia de la cual quedarán el medio de transporte y la mercadería que trajere a bordo, hasta que tomare intervención el servicio aduanero.

Si el hecho fuere de tal entidad que hiciere aconsejable la sustitución del medio de transporte, el servicio aduanero, a pedido del interesado y previa comprobación de las características del mismo, podrá autorizar bajo su control el transbordo de la mercadería sometida al régimen de tránsito de exportación.

Cuando algún siniestro produjere el deterioro, destrucción o pérdida irremediable de la mercadería sometida al régimen de tránsito de exportación, la persona a cuyo cargo se encontrare en ese momento el medio de transporte debe dar aviso de inmediato al servicio aduanero y adoptar las medidas necesarias para asegurar la

integridad de la mercadería y las condiciones que permitieren ejercer eficazmente el control aduanero.

En los supuestos anteriores, el servicio aduanero, a pedido del interesado y previa evaluación del hecho, podrá declarar la suspensión del curso del plazo acordado para cumplir el transporte, por el período necesario para superar el impedimento aludido.

El servicio aduanero adoptará las medidas tendientes a asegurar que la mercadería sometida al régimen de tránsito de exportación sea la misma que la que arribe a la aduana de salida. Para ello podrá disponer la utilización de sellos y precintos aduaneros, el empleo de custodia aduanera u otras medidas de control, siempre que fueren necesarios.

Si el medio de transporte que traslada la mercadería no arribare a la aduana de salida en el plazo que se fijare y también hubiere vencido el plazo de validez para el cumplimiento de la exportación, caducará tanto el permiso de embarque como la solicitud de destinación de tránsito, sin perjuicio de la responsabilidad por los ilícitos que se hubieren cometido.

Destinación suspensiva de removido

Es aquella en virtud de la cual la mercadería de libre circulación en el territorio aduanero puede salir de éste para ser transportada a otro lugar del mismo, con intervención de las aduanas de salida y de destino, sin que, durante su trayecto, atraviese o haga escala en un ámbito terrestre no sometido a la soberanía nacional. También se considera destinación de removido el transporte de mercadería de libre circulación en el territorio aduanero por ríos nacionales de navegación internacional entre dos puntos de dicho territorio.

La salida y el arribo de la mercadería transportada en cumplimiento del régimen de removido no están sujetos a la imposición de los tributos que gravaren la exportación y la importación, respectivamente.

Cuando al arribo del medio de transporte a la aduana de destino, resultare faltar mercadería sometida al régimen de removido, se presumirá al solo efecto tributario, que ha sido exportada para consumo.

Transcurrido el plazo de un mes, contado a partir del vencimiento del que hubiere sido acordado para el cumplimiento del

removido, sin que el medio de transporte que traslada la mercadería sometida a este régimen arribare a la aduana de destino, se presumirá, que la mercadería sometida a dicho régimen ha sido exportada para consumo, salvo que el incumplimiento se hubiese originado en caso fortuito o fuerza mayor, que dicha causal se acredite debidamente a satisfacción del servicio aduanero y que hubiese sido advertida a éste inmediatamente de sucedido el hecho.

El servicio aduanero determinará:

- las medidas de control que en cada caso fueren necesarias
- el plazo en el cual debe cumplirse el transporte autorizado bajo este régimen.

Unidad III

Interrelacion entre Logística y Aduana

El punto de encuentro que tienen la Logística y la Aduana en relación al comercio internacional de los bienes, es una cuestión a tener muy en cuenta al momento de decidir comprar / vender con países del exterior.

Los sistemas administrativos, especialmente los referidos a control y procesamiento de datos están poco desarrollados en algunos países, pero incluso en los que sí lo están, se plantea la situación de la variedad de sistemas dentro de una misma plaza, país o Región. Esta diversidad de sistemas limita el desarrollo de los controles informáticos de gestión. Se impone por lo tanto una coordinación de métodos y procedimientos, la cual debería concretarse paralelamente con la gestión operativa y aduanera, para asegurar una operación eficiente de toda la cadena.

Se destaca el tema de la falta de coordinación entre oficinas relacionadas con la cadena; tal es el caso de la deficiente comunicación entre los centros de origen y destino y los pasos fronterizos; o la relación entre las autoridades centrales y los Comités de Frontera.

Hay que tener en cuenta el rol positivo que tienen las terminales integrales de procesamiento de cargas, con facilidades de puerto seco, en la facilitación general de todo el proceso y específicamente en las tramitaciones aduaneras.

También son importante los temas relacionados con los trámites aduaneros del comercio extraregional; pero en este caso se reconoce que la operación de puertos y aeropuertos, si bien también plantea problemas de interpretación de la normativa y demoras operativas, ha mejorado sustancialmente, especialmente en aquellos países en que se han desregularizado y privatizado ciertas operaciones relevantes.

La relación con las legislaciones aduaneras y tributarias de cada país debe conocerse antes de realizar alguna operación, ya que estos factores son los que ocasionan demoras en relación a la disposición de la mercadería que esta inserta en el mercado internacional. En algunos países existen límites en los montos a negociar vía e-commerce y/o impuestos diferenciales, lo que dificulta su utilización.

Unificación de Normas sobre Procedimientos Aduaneros

En términos generales a pesar de que las normas vigentes pueden ser más o menos adecuadas, su aplicación por parte de los agentes responsables es en general deficiente. Además, no están compatibilizadas entre sí y no se extienden a otros tramos de la cadena logística. Esto genera pérdidas de tiempo, mayores costos y una ineficiencia generalizada.

También existen medidas en proceso de concreción, tales como el de los controles integrados de frontera (actualmente en implementación entre Argentina y Uruguay y próximamente entre Argentina y Chile).

Las medidas generales, están constituidas por propuestas que apuntan a:

- reforzar o complementar procesos en marcha para resolver situaciones ya identificadas (Normas Aduaneras, Normas Modales y Multimodales)
- optimizar el uso de infraestructuras o sistemas operativos existentes (actividades logísticas integradas en Zonas Francas)

Estas cuestiones hacen que el comercio internacional, sea un método de intercambio de bienes en el cual intervienen diversos factores que se deben conocer antes de realizar cualquier transacción al respecto.

Conclusión

Para concluir con este trabajo, podemos identificar los siguientes factores determinantes en el comercio internacional. Y más precisamente referido a la logística de los bienes.

En términos generales, el principal problema que se plantea se relaciona con lo siguiente: a pesar de que las normas vigentes pueden ser mas o menos adecuadas, su aplicación por parte de los agentes responsables es en general deficiente. Además, no están compatibilizadas entre sí y no se extienden a otros tramos de la cadena logística. Esto genera pérdidas de tiempo, mayores costos y una ineficiencia generalizada.

Al mismo tiempo, en la planificación logística, se hace muy difícil poder estimar los tiempos en que nuestros productos arriben al destino final en una operación internacional ya que al intervenir mas de un organismo de Aduana, queda librado a las interpretaciones particulares de cada uno. Sobre este punto, la convención de QUIOTTO propuso un documento muy interesante, para unificar criterios de interpretación entre los códigos aduaneros de los diversos países. Cabe destacar, que hasta el momento no se lo ha tenido en consideración.

También existen factores llamados prohibiciones administrativas o encubiertas. Son aquellas, que si bien no llegan a ser prohibiciones propiamente dichas, se presentan como trabas a las importaciones / exportaciones y no se encuentran publicadas en los boletines oficiales. Esto hace que no se tengan en cuenta a la hora del cálculo logístico.

Al respecto, cabe destacar que muchos países han modernizado su sistema de control aduanero basándose en el modelo francés ("Sophie"); así tenemos los sistemas de: Argentina ("María"), Uruguay ("Lucía"), Chile ("Javiera"). El problema es que:

- Su aplicabilidad está restringida a un país y se centra en un segmento de la cadena DFI
- Según algunos informes el “viejo” sistema francés ya está superado por recientes avances cibernéticos.
- Tampoco se los utiliza en todas sus posibilidades.

Es necesario simplificar y uniformar los sistemas aduaneros. Se plantean innecesarias demoras en frontera. En algunos pasos del Cono Sur existen incluso problemas con la aceptación del MIC/DTA.

El tema de controles integrados de frontera, (el control de mercadería se concreta solamente en el país importador, de acuerdo a la normativa de Recife), requiere mayor difusión y mejor implementación.

Deficiente comunicación entre los centros de origen y destino y los pasos fronterizos; o la relación entre las autoridades centrales y los Comités de Frontera.

Se destaca el rol positivo que tienen las terminales integrales de procesamiento de cargas (TIC), con facilidades de puerto seco (PS), en la facilitación general del proceso y específicamente en las tramitaciones aduaneras.

Como conclusión general, la problemática planteada impone la necesidad de concretar, entre otras, las ideas de un Código Aduanero Regional y de un sistema único de gerenciamiento logístico, que permita integrar los trámites aduaneros con los correspondientes al resto de la cadena.

Por supuesto que lo explicitado no es lo único por hacer; existen numerosas áreas, algunas ya mencionadas, que requieren atención. Pero además es fundamental optimizar lo que ya tenemos, o sea procurar la efectiva integración e implementación de la normativa ya elaborada y aprobada por distintos países y que, por distintas razones no se aplica o se aplica mal. Solo así se conseguirá agilizar el comercio intra y extra regional, optimizando nuestros escasos recursos con el auxilio de una eficiente cadena logística.

BIBLIOGRAFIA

Libros

Carlos A. Sabino *Como Hacer una Tesis* Editorial LUMEN/HVMANITAS edición 1993

H. Daniel Dei *La Tesis* Editorial PROMETEO LIBROS edición 2006

Masaaki Imai *KAIZEN* Compañía Editorial Continental, S.A. 1992

Miguel A. Di Gioia *Envases y Embalajes* Macchi Grupo Editor 1995

Publicaciones

Código Aduanero de la República Argentina Editorial ZAVALIA edición 2008

Páginas Web

Comercio internacional útil. Ediciones Varias en www.revistamultimodal.com.ar

Reducir costos ante el crecimiento del comercio exterior / Por Banco Mundial", en: <http://www.enfasis.com/logistica>

www.logistpilot.com

www.gestiopolis.com