

**INT-1289**

*Anexo 4*

**Comisión de Cooperación para el Desarrollo  
de Zonas de Frontera Argentina-Uruguay**

**Cooperación Técnica BID-CODEFRO ATN/SF 3495-RE**

**Unidad ejecutora: Oficina de la CEPAL en Buenos Aires**



**A N E X O 4**

**FACILITACION, SIMPLIFICACION Y DESREGULACION DEL COMERCIO  
Y DEL TRANSPORTE EN EL PROGRAMA CODEFRO**

**Abril 1991**

**En los estudios correspondientes a este anexo fueron realizados por los consultores M. Bontá Moret y E. Arceo. Se contó con el financiamiento de la Asistencia Técnica BID-CODEFRO y del INTAL-BID.**

## INDICE

1. INTRODUCCION. ....	1
2. AGENTES Y ORGANISMOS QUE INTERVIENEN EN EL TRAFICO INTERNACIONAL. ....	5
2.1. Los agentes .....	5
2.1.1. Exportador o Importador. ....	5
2.1.2. Despachante de aduana .....	6
2.1.3. Transportista. ....	7
2.1.4. Agente de transporte aduanero y agente privado de interés público. ....	11
2.1.5. Apoderados generales .....	12
2.2. Organismos intervinientes .....	12
3. DOCUMENTACION REQUERIDA EN URUGUAY Y ARGENTINA PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA. ....	13
3.1. Documento de idoneidad (C.T.I.T, anexo I, formulario "A"). ....	13
3.2. Manifiesto Unico Internacional de Carga por Carreteras .....	14
3.3. Conocimiento de embarque internacional .....	15
4. DOCUMENTACION REQUERIDA PARA EL DESPACHO ADUANERO. ....	15
4.1. Exportación .....	15
4.1.1. Exportación (Argentina): El Despachante de Aduana debe presentar el permiso de embarque, donde consta (formulario OM-700-A): .....	15
4.1.2. Exportación (uruguaya). ....	18
4.2. Importación .....	18
4.2.1. Importación (Argentina) .....	18
4.2.2. Importaciones: (Régimen Legal Uruguayo) .....	21

4.3. Importación Temporal. Admisión .....	32
4.3.1. Admisión temporal uruguaya .....	35
4.4. Exportación Temporal. ....	40
4.5. Régimen de servicio industrial (FACON) (Argentina- Uruguay). ....	40
4.6. Tránsito aduanero .....	41
4.6.1. Tránsito (Argentina) .....	41
4.6.2. Tránsito (Uruguay) .....	43
4.7. Tránsito Vecinal Fronterizo Automotor .....	45
5. TRAMITACION DE LA DOCUMENTACION. ....	47
6. REGIMEN DE TRAFICO FRONTERIZO. ....	47
7. AVANCES LOGRADOS EN LA OPERATORIA FRONTERIZA Y FUTURAS MODIFICACIONES EN EL MARCO NORMATIVO. ....	48
8. PROBLEMAS EXISTENTES EN MATERIA DE DOCUMENTACION Y TRAMITE ADUANERO Y CURSOS DE ACCION .....	51
8.1. Intervención de múltiples organismos en la exportación e importación de mercancías. ....	51
8.2. Duplicación de controles en materia fito-zoosanitaria .....	52
8.3. Problemas referidos al funcionamiento aduanero y la complejidad de la documentación y los trámites .....	53
8.4. El visado consular .....	56
8.5. La verificación de las mercaderías y vehículos .....	56
9. OBSTACULOS LEGALES A LOS EMPRENDIMIENTOS BINACIONALES .....	57

<b>10. PROBLEMAS ESPECIFICOS DEL AREA FRONTERIZA</b> .....	63
<b>10.1. El problema del comercio fronterizo.</b> .....	64
<b>10.2. Exportaciones e Importaciones transitorias y facon industrial.</b> .....	65
<b>10.3. Operatoria de las empresas que desarrollan un proceso productivo binacional.</b> ...	66
<b>10.4. Régimen fronterizo para la complementación de servicios en materia de salud.</b> ...	66
<b>11. PROPUESTAS</b> .....	67
<b>11.1. Establecimiento de un sistema integrado de tramitación y control aduanero.</b> .....	67
11.1.1. Implementación de un sistema integrado de tramitación y control de aduana ...	67
11.1.2. Control integrado de las mercaderías y de los vehículos .....	69
<b>11.2. Propuestas referentes a la modificación de los procedimientos de comercio exterior.</b> .....	70
11.2.1. Reducción de las intervenciones administrativas en las operaciones de comercio exterior. ....	71
11.2.2. Supresión del visado consular. ....	71
11.2.3. Desregulación y agilización del comercio fronterizo. ....	72
11.2.4. Régimen simplificado, para el área de frontera, de exportaciones e importaciones transitorias y de facon industrial. ....	74
11.2.5. Régimen de excepción para las exportaciones de las emrpesas que realizan un proceso productivo binacional .....	76
<b>11.3. Propuestas referentes a la desregulación del transporte</b> .....	76
11.3.1. Régimen especial del transporte fronterizo .....	76
11.3.2. Régimen de turismo en circuito cerrado para las zonas de frontera. ....	77
<b>11.4. Propuesta referente al marco legal para los emprendimientos empresariales conjuntos</b> .....	79
11.4.1. Necesidad de un estudio para la elaboración del estatuto de emprendimiento empresariales en el MERCOSUR. ....	79

## 1. INTRODUCCION.

El proceso de integración en el área de la CODEFRO se enmarca en un conjunto de normas de índole internacional y nacional cuyos ámbitos de validez espacial y material difieren, al igual que su jerarquía. Argentina y Uruguay firmaron en 1974 el Convenio de Cooperación Económica Argentino-Uruguayo con el objeto de intensificar el comercio recíproco; lograr un aceptable equilibrio en la balanza comercial; coordinar actividades industriales de ambos países; estimular las inversiones y facilitar la creación de empresas binacionales, propósitos reafirmados y profundizados en los Acuerdos de Colonia de mayo de 1985. Estas normas se insertan en un marco más amplio, que es el Tratado de Montevideo de 1980, por el cual se constituye la ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración). Por su parte el Proceso de Integración y Cooperación iniciado entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil en 1986 y ampliado posteriormente a la República Oriental del Uruguay ha generado avances normativos tendientes a la creación del MERCOSUR. (Mercado Común del Cono Sur). Se trata de una normativa específicamente destinada a impulsar el proceso de integración.

Dicho proceso está también condicionado por acuerdos destinados a reglar distintos aspectos de las relaciones internacionales, los que en algunos casos se traducen en la sanción de una legislación uniforme tendiente a eliminar obstáculos a la circulación internacional de personas, mercaderías y capitales. Incide, asimismo, una amplia gama de disposiciones de orden nacional, como las referentes a normas industriales; control de alimentos; tratamiento al capital extranjero; circulación vial; seguros; régimen aduanero; etc. Estas disposiciones o la operatoria a que dan lugar pueden impulsar u obstaculizar el proceso de integración; y en este último caso puede ser necesaria su revisión por los gobiernos. Avanzar hacia la conformación de normas comunes o coordinar la acción gubernamental para simplificar trámites y controles es una tarea permanente y necesaria para garantizar una efectiva integración. El carácter fronterizo del área de la CODEFRO determina que se manifiesten en ella problemas, tales como los referidos a la operatoria migratoria, aduanera o de transporte internacional, que afectan a la totalidad del tráfico entre ambos países y que no son, por ende, específicos de la zona. Sin embargo, en la medida que estos obstáculos neutralizan los efectos positivos que puede ejercer sobre la integración la contiguidad geográfica, se transforman en problemas propios de ella.

Una característica del área es el desarrollo de una creciente interrelación cultural y turística a medida que desaparecen los obstáculos al tráfico de personas y vehículos. La situación fronteriza de las poblaciones no se traduce, en cambio, en formas de complementación e integración de sus actividades productivas. En cierto modo su ubicación geográfica es, a estos fines, irrelevante. El tráfico de mercaderías se encuentra regido por las normas propias del comercio internacional y reviste, básicamente, la forma de un intercambio que tiene por destino la totalidad de los respectivos mercados nacionales, razón por la cual se orienta hacia los grandes centros de distribución y transformación productiva, constituyendo la zona de frontera un mero lugar de tránsito.

Con el objeto de identificar los elementos de índole normativa y operacional que inciden en esta situación se ha procedido, en primer lugar, a precisar los agentes y organismos que tienen una intervención necesaria en el tráfico de personas y de mercaderías (capítulo 2); la documentación requerida por la legislación que regula el transporte internacional de mercaderías (capítulo 3); el régimen al cual se encuentra sometido el tráfico de mercaderías entre los dos países y la documentación exigida (capítulo 4); la tramitación de que es objeto la documentación (capítulo 5) y el régimen especial aplicable al tráfico fronterizo (capítulo 6).

El examen de estos elementos pone de manifiesto que el proceso de integración económica del área fronteriza requiere una simplificación sustancial de la documentación y trámites que hacen al comercio internacional, la que ha de revertirse en una mayor facilidad para los intercambios locales, así como la elaboración de una normativa específica tendiente a solucionar los problemas propios de área pero que no implique la conformación de una "región binacional" jurídicamente aislada del resto del territorio de los países que la integran.

La simplificación de la operatoria supone la modificación de normas y procedimientos de diversa índole y jerarquía cuyo cambio está sujeto a la observancia de distintos requerimientos legales. A su vez la conformación del Mercosur tiende a desplazar la solución de diversos problemas del ámbito binacional al regional. Se requiere por lo tanto una jerarquización de los obstáculos que obstan al proceso de integración y un adecuado eslabonamiento de los cursos de acción destinados a superarlos

Cabe puntualizar que los avances realizados en materia migratoria son importantes, al punto que, en cuanto al tránsito fronterizo de personas no se detectan problemas relevantes, si bien existen aún trabas al intercambio turístico derivadas de normas nacionales (caso argentino) referidas a los servicios turísticos terrestres que deberán ser revisadas en profundidad. Asimismo el nuevo Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre suscripto por Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay y que no ha sido aún ratificado por la Argentina permitirá, por su parte, solucionar problemas pendientes en este terreno, en el que se han alcanzado en los últimos años logros significativos, tales como la implementación del Manifiesto Internacional de Carga (MIC). El nuevo convenio prevé un "Documento de Idoneidad" que constituye un instrumento autosuficiente, probatorio de la concesión del permiso para realizar transporte internacional; dispone que toda remesa de mercadería debe efectuarse con una "Carta de Porte Internacional -Conocimiento de Transporte Internacional (CRT)", que opera como documento único para el transporte internacional de carga por carretera; e implanta la "Declaración de Tránsito Aduanero"(DTA). Esta sustituye la documentación nacional de tránsito y es emitida por la Aduana de partida, amparando el tránsito de la mercancía hasta la aduana de destino, el que no requerirá la intervención de un Despachante de Aduana ni la presentación del Manifiesto Internacional de Carga. El artículo 13 del Anexo I dispensa además a las empresas autorizadas para realizar el transporte internacional terrestre de carga de presentar garantías para cubrir los gravámenes eventualmente exigibles por las mercancías bajo el régimen de tránsito aduanero internacional y por los vehículos bajo el régimen de admisión temporaria, constituyéndose

éstos últimos, de pleno derecho, en garantía del pago de los gravámenes y sanciones eventualmente aplicables. Esto implica una modificación importante respecto a la legislación argentina actualmente vigente, pues elimina, en el caso de tránsito internacional, la exigencia de una garantía bancaria.

El nuevo convenio incluye también una nueva normativa sobre seguros y un capítulo especial sobre transporte internacional de mercancías por ferrocarril (TIF) que determina los derechos y obligaciones entre los cargadores y las de éstas entre sí, cubriendo el vacío normativo resultante de los convenios entre empresas, que regulaban básicamente el intercambio de vagones y servicios. En la XVI Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los países del Cono Sur, realizada en Santiago de Chile en 1989, se aprobó también la "Reglamentación del Contrato de Transporte Internacional y las normas sobre la responsabilidad civil del porteador terrestre" (acuerdo 1.53), de manera que se dispone ahora de una normativa uniforme en cuanto al contrato de transporte instrumentado en la carta de porte internacional y a las responsabilidades derivadas del mismo. Estos acuerdos implican un avance sustancial en la simplificación y unificación de la normativa, la documentación y los trámites exigidos para el transporte terrestre internacional y, en especial, para el tráfico de tránsito. En el Subgrupo Técnico 5, Transporte Terrestre, del Grupo Mercado Común, Argentina y Brasil han acordado, a su vez, la supresión de los cupos (acta suscripta en la reunión efectuada en Brasilia el 9 y 10 de octubre de 1990), lo que constituye un avance decisivo en materia de desregulación del transporte internacional de carga, y han concluido acuerdos referentes al Reglamento Único del Transporte Internacional de Carga y a la Reglamentación de la Circulación del TIC, encontrándose actualmente en elaboración acuerdos relativos a Cargas Peligrosas; Servicios Fronterizos en Vehículos Menores y Transporte de Carga Excepcional. Es posible prever que se asistirá en el futuro inmediato a una progresiva extensión de los principios básicos de esta normativa al conjunto del MERCOSUR y a una consolidación y perfeccionamiento de estos avances sin modificaciones sustanciales en la operatoria resultante de ellos, que es razonablemente satisfactoria (capítulo 7), pese a la necesidad de avanzar en la desregulación del transporte fronterizo y del relacionado con el turismo local.

La documentación y los trámites requeridos en materia aduanera están básicamente regidos por las respectivas legislaciones nacionales. Estas se caracterizan por su complejidad; la exigencia de la intervención de múltiples organismos y una pretensión regulatoria y fiscalizadora que no condice con los recursos administrativos y técnicos disponibles para su efectivización, lo que se traduce en la proliferación de requerimientos meramente burocráticos que impiden el fluido desarrollo de la operatoria y elevan significativamente sus costos. La exigencia de la intervención previa, o a posteriori, de organismos que no operan en la frontera privilegia, en los hechos, los flujos entre los grandes centros de distribución y consumo y dificulta y demora el comercio exterior. Esto es agravado por la organización aduanera uruguaya, que establece en los pasos fronterizos meras receptorías, concentrando la tramitación en Montevideo. Y las características de la legislación vigente en relación a las áreas fronterizas imposibilita neutralizar en alguna medida estos obstáculos. Los problemas existentes en relación a la tramitación y control del tráfico de mercaderías entre ambos países impiden, finalmente, que los avances realizados en materia de transporte internacional se traduzcan en una

efectiva agilización de la operatoria global, razón por la cual su superación reviste un carácter estratégico.

En la configuración de esta problemática confluyen una serie de factores que deben ser encarados de manera conjunta, tales como la intervención, a menudo poco justificable, de muy diversos organismos; las exigencias referentes al visado de la documentación, la duplicación de controles en materia fito y zoonosanitaria, etc. Pero juegan un rol central en la complejidad y lentitud de la operatoria las carencias en materia de infraestructura, organización y capacitación de personal que padecen los organismos aduaneros y la falta de un accionar binacional efectivamente integrado que evite la duplicación de documentos y trámites. El número de organismos y agentes intervinientes y la complejidad de la documentación, donde los despachante de aduana de uno y otro país deben consignar datos similares, muchos de ellos ya obrantes en la documentación necesaria para el transporte de la mercadería, tiene como consecuencia necesaria el surgimiento de demoras derivadas de errores, de omisiones y de dificultades para coordinar las diversas intervenciones, que se suman a las incurridas por los organismos intervinientes, sobre todo en el caso de operaciones no habituales. La implementación de un sistema integrado de gestión que evite la duplicación de información, de trámites y de controles; permita coordinar las diversas intervenciones y realizar la totalidad de la operatoria desde la frontera tiene en consecuencia, un carácter prioritario por su impacto sobre el conjunto de la operatoria y el estímulo que puede brindar a la integración del área (capítulo 8). La implementación de este sistema integrado debe estar acompañado de una modificación en los procedimientos relativos al comercio exterior y de un nuevo régimen referente al tráfico específicamente fronterizo (capítulo X). Los códigos aduaneros de Argentina y Uruguay prevén un régimen especial de tráfico fronterizo, liberado de gravámenes, del que pueden prevalerse los habitantes de la zona para la adquisición de bienes destinados a su propio consumo o el de su familia. Las cambiantes relaciones de precios, resultado de las fluctuaciones en las tasas de cambio, ejercen por ende un fuerte impacto sobre el tráfico de bienes destinados al consumo directo que efectúan los habitantes de la zona. Pero la situación fronteriza de las poblaciones no se traduce en la complementación e integración de las actividades productivas y de servicios, que es obstaculizada por la normativa y la operatoria vigentes en cuanto al comercio exterior. El proceso de integración del área está en gran parte subordinado a la remoción de estos obstáculos. La implementación inmediata de un régimen que implique una facilitación, desregulación y simplificación radical del comercio y del transporte fronterizo es susceptible, sin embargo, de brindar un impulso sustancial a ese proceso.

Igualmente relevante a este efecto resulta la remoción de los obstáculos subsistentes en cuanto a la constitución de empresas binacionales y a la asociación de empresas de ambos países, y que están relacionados fundamentalmente con aspectos impositivos y cambiarlos (capítulo 9). La preocupación por eliminar las trabas susceptibles de obstaculizar la creación de empresas conjuntas argentino-uruguayas que permitan un mejor aprovechamiento de ambos mercados e incrementen la capacidad competitiva de los dos países en los mercados internacionales (incisos c y d del artículo primero del Convenio de Cooperación Económica Argentino-Uruguayo) determinó que uno de los objetivos del CAUCE fuera "facilitar la creación y el funcionamiento de empresas binacionales (inciso



d del artículo primero). No se han producido sin embargo, hasta el presente, avences sustanciales en el cumplimiento de este objetivo, habiéndose podido verificar que las normas vigentes y las frecuentes restricciones cambiarias en materia de exportación de capitales y han obstaculizado la constitución, en la Argentina, de empresas binacionales, las que operan, en muchos casos, obviando la normativa existente mediante el uso de testaferros u otros medios destinados a hacerlas aparecer como de capital nacional. La firma del Tratado para el Establecimiento de un Estatuto de Empresas Binacionales Argentino-Brasileñas resalta la importancia y urgencia de la cuestión. Este Estatuto resuelve los aspectos más críticos en relación a la constitución de las empresas binacionales (condiciones en que se realizarán las transferencias de recursos entre uno y otro país) y su funcionamiento (régimen legal aplicable a las empresas binacionales y tratamiento cambiario e impositivo a los movimientos de fondos entre los dos países). En este sentido es un material de referencia esencial. Pero la constitución del MERCOSUR plantea la necesidad de prever el funcionamiento de empresas conformadas por capitales de los países que forman parte de éste. La sanción de un Estatuto referido exclusivamente a las empresas argentino-uruguayas no reflejaría ya el grado de avance alcanzado en el proceso de integración. Por otra parte algunos criterios sustentados en el Estatuto Argentino -Brasileño podrían ser poco adecuados al rápido desarrollo de emprendimientos conjuntos, debiendo destacarse que omite considerar las asociaciones de empresas, de creciente importancia como estrategia de incremento de la competitividad a nivel internacional. Esto subraya la necesidad de un exámen en profundidad de la cuestión a fin de avanzar hacia la elaboración de un Estatuto de los emprendimientos empresariales conjuntos en el MERCOSUR.

Las propuestas derivadas del estudio se organizan, en virtud de lo expuesto, alrededor del cuatro ejes fundamentales: 1) la implementación de sistemas integrados de control y fiscalización; 2) la modificación de los procedimientos de comercio exterior; 3) la desregulación del transporte y 4) el marco legal para los emprendimientos empresariales conjuntos y son sintetizadas en el Anexo 1.

## **2. AGENTES Y ORGANISMOS QUE INTERVIENEN EN EL TRAFICO INTERNACIONAL.**

El tránsito a través de la frontera de personas y mercancías supone la intervención de múltiples agentes y organismos.

### **2.1. Los agentes**

La legislación vigente define a los agentes que participan en el tráfico internacional, los requisitos que deben reunir y las funciones que desempeñan.

#### **2.1.1. Exportador o Importador.**

2.1.1.a) Exportador o importador: es, conforme a la legislación argentina, la persona que en su nombre

importa o exporta mercancías, ya sea que las traiga o lleve consigo o un tercero lo haga para él.(C.A.art 91)

Debe figurar en el Registro de Importadores y Exportadores, para lo cual es necesario estar inscripto en el Registro Público de Comercio; acreditar domicilio real y constituir domicilio especial en la República y demostrar la solvencia necesaria, así como constituir a favor de la Administración Nacional de Aduanas una garantía en seguridad del fiel cumplimiento de las obligaciones asumidas.

No es necesaria la inscripción cuando se importa o exporta sin habitualidad, en cuyo caso debe mediar en cada operación autorización de la Administración Nacional de Aduanas, la que puede exigir que se acredite la solvencia necesaria o que se otorgue una garantía adecuada a las circunstancias. Tampoco se requiere inscripción, aunque las exportaciones o las importaciones se efectúen con habitualidad, cuando, entre otra hipótesis, las mismas se realizan bajo el régimen de tráfico fronterizo.(C.A. arts 92 a 94).

La solicitud de inscripción debe presentarse ante la aduana que correspondiere al domicilio del importador o exportador. Esta la eleva a la Administración Nacional de Aduanas, que debe admitir o denegar la solicitud dentro de los treinta días a contar de su recepción.(C.A. art 95).

2.1.1.b) El Código Aduanero Uruguayo no define al importador o al exportador, sino a las operaciones de exportación, importación, retorno y admisión temporaria.

#### 2.1.2. Despachante de aduana

2.1.2.a) Despachante de Aduana, conforme a la legislación argentina es la persona de existencia visible que realiza ante el servicio aduanero en nombre de otros trámites y diligencias relativos a la importación, exportación y demás operaciones aduaneras.

Sólo quien revista este carácter puede gestionar ante las aduanas el despacho y la destinación de la mercadería, salvo las atribuciones conferidas a los agentes de transporte aduanero y a los conductores de los medios de transporte.

No obstante puede prescindirse de la intervención del despachante de aduana cuando el importador o el exportador es una persona de existencia visible y realiza la gestión ante la aduana en forma personal. Si el importador o exportador es una persona de existencia ideal puede autorizarse excepcionalmente la gestión sin intervención del despachante de aduana cuando medien razones justificadas. (C.A. arts 36 y 37).

El despachante debe estar inscripto en el Registro de Despachantes de Aduana, para lo cual debe ser mayor de edad; figurar como comerciante en el Registro Público de Comercio; haber aprobado estudios secundarios completos y acreditar conocimientos específicos en materia aduanera

en los exámenes teóricos y prácticos que se le tomen al efecto; acreditar domicilio real y constituir domicilio especial en el radio urbano de la aduana en que hubiere de ejercer su actividad; acreditar la solvencia necesaria y otorgar a favor de la Dirección Nacional de Aduanas una garantía de fiel cumplimiento de sus obligaciones. (C.A., art 41). Acredita ante el servicio aduanero la representación que invoca mediante: a) poder general para gestionar despachos; b) poder especial para gestionar el despacho de la mercadería que se trate; c) endoso en procuración del conocimiento o de otro documento que autorice a disponer jurídicamente de la mercadería. Los poderes pueden suplirse mediante una autorización otorgada ante el servicio aduanero (C.A. art 39).

#### 2.1.2.b) EL Despachante de Aduana en la legislación Uruguaya.

Conforme a la legislación Uruguaya todas las operaciones de importación y tránsito deben ser efectuadas por Despachante de Aduana quien tendrá que actuar por sí o por intermedio de apoderado legalmente constituido con excepción solamente de los particulares que tramiten el despacho de sus equipajes y envíos postales de los que son destinatarios con una limitación de u\$s 20.

La ley 13.925 del 15/12/970 reglamenta el ejercicio de la profesión del despachante de Aduana y determina básicamente lo siguiente:

i) sólo podrán ejercer la profesión las personas que estén inscriptas como tales en el Registro de Despachantes de Aduana.

b) que la Aduana por intermedio de la División Escribanía llevará el referido Registro.

c) los requisitos para inscribirse son: 1) ser mayor de edad y haber cursado el curso completo de Enseñanza Secundaria, 2) Aprobar un examen de competencia ante un Tribunal de tres miembros designados por el Ministerio de Economía y Finanzas, 3) Acreditar honradez y costumbres morales y 4) No haber sido declarado fallido o concursado salvo casos de rehabilitación o carta de pago.

También legislan sobre Despachantes de Aduana las leyes Nos. 14.459 del 13/11/975 y 14.710 del 04/10/977. Y el ejercicio de esta profesión fue reglamentado por el Decreto No. 391/71 del 29/06/971 que fijó también que la Asociación de Despachantes de Aduana constituirá en el Banco de la República un depósito de Garantía en Obligaciones Hipotecarias Reajustables por cada uno de sus afiliados. Debe llevar además de los libros obligatorios del Código de Comercio uno de archivo ordenado de sus legajos y un libro copiator de facturas.

#### 2.1.3. Transportista.

En el caso del transporte terrestre es de aplicación, en lo que se refiere al tráfico entre Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, el Convenio de Transporte Internacional Terrestre de 1977, aprobado por la Argentina mediante la ley 22.111 y por Uruguay mediante la ley 14.798 del

6/7/978. El mismo se aplica al transporte internacional terrestre (C.T.I.T) entre los países signatarios, ya se trate de transporte directo de un país a otro o de tránsito a un tercer país, sea éste signatario o no. (C.T.I.T. art 1).

Sólo pueden realizar, conforme a sus disposiciones, transporte internacional de carga o de pasajeros las empresas habilitadas al efecto por una de las partes, debiendo asegurar los restantes países signatarios un tratamiento equivalente sobre la base de reciprocidad (art 7). En virtud de ello el tráfico de pasajeros y carga del área se distribuye mediante acuerdos bilaterales de negociación directa entre los países signatarios y en los casos de transporte en tránsito por terceros países los acuerdos deben asegurar una compensación por el uso de la infraestructura del país transitado (C.T.I.T, anexo II, art 7).

La habilitación se otorga de acuerdo a la legislación del país a cuya jurisdicción pertenece la empresa, la que no puede realizar transporte local en territorio de los otros países signatarios y son de aplicación, en cuanto a su personal, vehículos y servicios que presten en el territorio de cada país, todas las leyes y reglamentos vigentes en el mismo (C.T.I.T., arts 3, 4 y 6).

Las empresas están obligadas a asegurar las responsabilidades emergentes del contrato de transporte y la responsabilidad civil por lesiones o daños ocasionados a terceros no transportados, de acuerdo a las leyes y reglamentaciones vigentes en cada país por cuyo territorio circulen los vehículos. Las responsabilidades contractuales deben ser cubiertas por aseguradores del país que otorgue el permiso originario de transporte. La responsabilidad civil extracontractual debe ser asumida por aseguradores de cada país por cuyo territorio circule el vehículo (C.T.I.T., art. 15).

A fin de autorizar el tránsito aduanero internacional de vehículos, conduciendo o no mercaderías, cada país debe exigir la inscripción de la empresa transportadora y sus vehículos en una única repartición aduanera, la cual comunicará tal inscripción a las demás aduanas habilitadas de acuerdo a las modalidades de cada país. A los efectos de esta inscripción se requiere: 1) Autorización de la Dirección Nacional de Transportes Terrestres u organismo similar de cada país, en el que conste: a) denominación de la empresa transportadora autorizada y país donde está radicada. b) marca, modelo, números de patente, motor, chasis, descripción y características de los vehículos y sus remolques, para su correcta identificación. 2) Garantía que asegure el pago de los derechos y demás gravámenes, para el caso que el vehículo no retornara al país de procedencia; esta garantía asume la forma de una declaración de responsabilidad hecha por los respectivos representantes legales ante la autoridad aduanera competente, sin costo para las empresas.

Cumplidos estos requisitos la dependencia aduanera competente autoriza la circulación del vehículo en el documento para servicios internacionales de autotransporte de carga, en el cual las aduanas de los demás países signatarios realizan las anotaciones que pudieren resultar necesarias. (C.T.I.T, Anexo 1, arts 6, 7 y 8).

En el caso del transporte público internacional por carreteras es necesario un acuerdo entre las partes sobre la necesidad o conveniencia del mismo. Cumplido este requisito las partes otorgan los permisos correspondientes con el objeto de hacer efectiva la reciprocidad, considerando en forma separada las empresas de pasajeros y las de carga (C.T.I.T, anexo II, art 2). El permiso originario que una de las partes otorga a empresas de su propia jurisdicción debe ser aceptado por la otra parte, que decide sobre el otorgamiento del permiso complementario para el funcionamiento de la empresa en su propio territorio. (idem, arts 2 y 3).

Las partes pueden acordar bilateralmente un régimen especial para el transporte realizado por las empresas cuyo giro comercial no es el transporte de cargas y que utilizan vehículos de su propiedad para transportar cargas propias para su consumo o bienes finales (idem, arts 22 y 23).

El otorgamiento de los permisos para los servicios de autotransporte para el turismo internacional que se prestan dentro de un circuito en el cual el pasajero regresa al punto de partida, en el mismo u otro medio de transporte, se efectúa bajo las mismas condiciones que para los tráficos regulares de pasajeros y no habilita a las empresas, bajo ningún concepto, para efectuar viajes de tipo regular (C.T.I.T., anexo II, arts 25 y 27).

El acuerdo establece también que los tripulantes de un medio de transporte internacional terrestre, naturales o naturalizados de un país signatario del convenio, pueden ingresar en cualquiera de los otros países en esa calidad mediante la exhibición de la libreta de tripulante, emitida a requerimiento de la empresa habilitada originalmente por el respectivo país. Las autoridades migratorias de cada país verifican el ingreso y el egreso de los tripulantes de su territorio mediante la intervención de su libreta de tripulante terrestre.

En la XVII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Cono Sur realizada en Chile se aprobó un nuevo Convenio Internacional sustitutivo del vigente, que no ha sido aún ratificado por la totalidad de los países del Cono Sur. (entre los países que todavía no lo han hecho se encuentra la Argentina; Uruguay, en cambio, lo ha ratificado).

En las reuniones Argentino-Brasileñas que tienen por objeto la implementación del MERCOSUR ya se ha tenido en cuenta, en materia de transporte, a este Convenio, razón por la cual resuelto en las mismas será, en términos generales, de aplicación a Paraguay y Uruguay, que se han de incorporar al MERCOSUR.

Este nuevo contexto legal y el acelerado proceso de integración exige adaptaciones en los Acuerdos Bilaterales entre Uruguay y Argentina.- Este último país y Brasil han acordado ya algunas cuestiones importantes. Por ejemplo conforme a los dos Convenios para establecer servicios de Transporte Internacional por carretera y sus modalidades es necesario que medie un acuerdo previo entre las partes, las que luego otorgan los permisos a los transportistas sobre la base de la reciprocidad.(Art. 20 del nuevo Convenio y Art. 2 del Anexo 2 del Convenio vigente). Por consiguiente

hasta la fecha existen cupos de transporte entre Argentina y Uruguay que otorgan a cada país un determinado tonelaje de cargas que luego es distribuido entre las Empresas permisadas de ambos países. Esta situación dejará de existir atento a la nueva realidad que tiende a la liberación total del transporte de carga entre los países del MERCOSUR y a la eliminación de los cupos que limitaban el transporte. En el caso de la Argentina y Brasil a partir del 10/10/90 se amplió el tonelaje de cada país en 10.000 toneladas adicionales de carga y en 400 unidades tractoras adicionales. A partir del 01/01/91 se amplían nuevamente las capacidades en las mismas cantidades de tonelaje y tractores. La siguiente etapa se cumplimentará el 01/07/91 en la cual cada gobierno consultará al sector transportista privado sobre la liberación total del cupo a partir del 01/08/91, liberación que de cualquier manera se producirá a partir del 01/10/91. En definitiva a partir a más tardar del 01/10/91 el transporte internacional de carga por carretera estará abierto a toda Empresa de uno u otro país (Argentina y Brasil) que tenga la autorización de los Organismos competentes la cual se otorgará atendiendo solamente a requisitos técnicos que aseguren una adecuada prestación del servicio.

El comité especial, subgrupo Técnico 5 (Transporte Terrestre) aprobó también el Reglamento único para permisarios de transporte de cargas al que deberán adaptarse todas las Empresas que aspiren a cubrir dichos servicios entre Argentina y Brasil.

Los requisitos exigidos son:

- a) capacidad de carga de sus unidades de 230 toneladas como mínimo.
- b) el parque móvil quedará compuesto de un tractor cada dos semi o acoplados.
- c) instalaciones de uso compatibles con un servicio de transporte internacional de carga proporcional al parque móvil compuesto de oficina, lugar de guarda de vehículos, depósitos y comunicaciones.

Los vehículos específicamente deben:

- a) Estar inscriptos en el Registro pertinente y contar con la habilitación técnica conforme a las exigencias del país de origen.
- b) Los tractores deben tener como máximo 5 años de antigüedad y los semi y acoplados deben tener como máximo 10 años de antigüedad.
- c) Mantener en buen estado de funcionamiento los vehículos conforme con los requisitos y condiciones de seguridad vial originarios del modelo y ajustarse a las exigencias del país que se transite.

Como se advierte se han sentado bases que fijan requisitos mínimos para asegurar la eficiencia

y seguridad.

Estos requisitos para las Empresas permisarias de transporte internacional deben establecerse en función del parque automotor ya permitido por la Argentina y el Uruguay, a fin de compatibilizarlos con la oferta de camiones actualmente existente. La liberación total del transporte pasa también por evitar un estrangulamiento de la oferta, el que podría producirse si no se actúa en forma cautelosa con las exigencias mínimas a los permisarios. Deben pues analizarse las realidades de las actuales flotas Argentino - Uruguayas y los desequilibrios que existieren, para luego proceder en consecuencia.

Debe finalmente destacarse que en ninguno de los dos Convenios Internacionales se define ni regula el Transporte Fronterizo. Este es el transporte que cubre las necesidades de las zonas de frontera y por ello se entiende que es un concepto importante para el presente estudio. En consecuencia en el Capítulo pertinente se efectúa una propuesta en ese sentido.

2.1.4. Agente de transporte aduanero y agente privado de interés público.

2.1.4. a) Agente de transporte aduanero es, para el Código Aduanero Argentino la persona de existencia visible o ideal que, en representación de los transportistas, tiene a su cargo las gestiones relacionadas con la presentación del medio transportador y de sus cargas ante el servicio aduanero. Este agente de transporte, además de auxiliar del comercio es, al igual que el despachante de aduana, un auxiliar del servicio aduanero.(art 57 del C.A.)

Sólo pueden desempeñarse como agentes de transporte aduanero quienes estuvieren inscriptos como tales en el Registro de Agentes de Transporte Aduanero, con indicación de la vía o vías de transportes correspondientes. Son requisitos para la inscripción en ese Registro ser mayor de edad, tener capacidad para ejercer por sí mismo el comercio y estar inscripto como comerciante en el Registro Público de Comercio; haber aprobado estudios secundarios completos y acreditar, en los exámenes que se tomen al efecto, conocimientos específicos en la materia; acreditar domicilio real y constituir domicilio especial en el radio urbano de la aduana en la que hubiere de ejercer su actividad; demostrar la solvencia necesaria y otorgar una garantía a favor de la Administración Nacional de Aduanas (C.A. art 58).

2.1.4.b). Agentes privados de interés público

Conforme al Art.78 del Código Aduanero Uruguayo son Agentes privados de interés público las personas debidamente autorizadas por el Ministerio de Economía y Finanzas para actuar en el trámite y diligenciamiento de las distintas operaciones aduaneras y estos son los Agentes Marítimos, Aéreos, Terrestres, Despachantes de Aduana y Proveedores Marítimos.

El Art.79 del mismo cuerpo de leyes define a los antedichos Agentes como los que tienen a su cargo las gestiones de carácter administrativo relacionadas con la entrada, permanencia y salida de

Medio de transporte del territorio aduanero nacional, así como el cumplimiento de las operaciones aduaneras en el Art.64 y el embarco, transbordo y desembarco de pasajeros. Obvio como se desprende de lo anterior que estos Agentes son quienes efectúan todos los trámites relativos a los medios de transporte y los Despachantes de Aduana de los cuales ya hablamos al principio son los encargados de tramitar todas las operaciones de carácter aduanero como ser importación, exportación, etc. Los Agentes tramitan el pasaje de los transportes y los despachantes de la mercadería que esos medios transportan.

### 2.1.5. Apoderados generales

Representan a los despachantes de aduana y a los agentes de transporte ante el servicio aduanero. Pueden representar a más de un despachante de aduana o, en su caso, a más de un agente de transporte aduanero. Deben estar inscriptos en el Registro de Apoderados Generales de las Autoridades del Comercio y del Servicio Aduanero.

### 2.2. Organismos intervinientes

Además de estos agentes participan en las operaciones ligadas al tráfico internacional de personas y mercaderías diversos organismos que tienen a su cargo otorgar las autorizaciones necesarias para la habilitación de los agentes, reglamentar y controlar las operaciones que éstos realizan y fiscalizar el cumplimiento de normas de diversa índole.

En el área fronteriza argentina operan la Dirección Nacional de Aduana (ANA); Gendarmería Nacional (GN); Superintendencia de Fronteras; el Servicio Nacional de Sanidad Animal; el Servicio Nacional de Sanidad Vegetal; el Servicio de Lucha Sanitaria y el Banco de la Nación Argentina. En el área fronteriza uruguayá están a su vez presentes los siguientes organismos: Aduana; Oficina de Migraciones; Prefectura Naval; Policía; Dirección Nacional de Pasos de Frontera; Dirección Nacional de Transporte; Sanidad Animal; Sanidad Vegetal.

Además de éstos intervienen en ambos países otros organismos; algunos de ellos, como el Banco Central de la República Argentina o el Banco de la República del Uruguay lo hacen en todas las operaciones; otros, en cambio, sólo intervienen en relación a determinados tipos de mercaderías.

Las funciones que cumplen algunos de ellos serán analizadas conjuntamente con las operaciones que da lugar el tráfico internacional de personas y mercancías. Pero al sólo efecto de indicar la complejidad de la problemática derivada de la intervención en las operaciones de distintos organismos cabe efectuar un listado no exhaustivo de los que participan en virtud de la legislación argentina, listado que revestiría una extensión similar en el caso uruguayo.

Intervienen, conforme a la legislación argentina, entre otros, los siguientes organismos:



Subsecretaría de Hacienda, Subsecretaría de Transporte; Dirección Nacional del Azúcar (Disposición 183/80 DNA); Dirección Nacional Lechera (decreto sin número del 17/11/1915); Ministerio de Salud Pública (ley 16463; dec.9763/64; dec. 365/86; res.2547/82 ANA); Instituto Nacional de Vitivinicultura (resoluciones 188/82 y 1425/83 ANA); Junta Nacional de Carnes (Res,944/77 ME; Res 104/74 ANA); Dirección Nacional de Fiscalización y Comercialización Ganadera, dependiente de la Secretaría de Estado de Agricultura y Ganadería (decreto 654/73); Junta Nacional de Granos (Resolución 517/86 ANA); Departamento de Inspección Portuaria de Vegetales (resolución 991/90 ANA); Servicio Nacional de Semillas. Secretaría de Agricultura y Ganadería (ley 20.247 y dec. 1995/78); Instituto Nacional Forestal (Res. 936/85 ME; 922/85 ME); Dirección de Algodón (Res. 1/58); Dirección Nacional de Tabaco de la Secretaría de Agricultura y Ganadería (Leyes 19800; 20678; 20132; 21140; decretos 3478/75; 3373/77) Comando de Remonta y Veterinaria del Ejército (Resolución 530/77 ME); Asociación Argentina de Fomento Equino; Instituto Nacional de la Actividad Hípica (ley 21.210); Dirección Nacional de Caza y Conservación de la Fauna. (ley 13908; dto 15501/53; ley 22421; dec 691/81); Dirección Nacional de Fabricaciones Militares (ley 12709; dec 3436/77 dec 302/83); Ministerio de Defensa (ley 20429; decreto 789/82); Comando en jefe de la Fuerza Aérea (decreto 11871/65); Pesas y Medidas (ley 19511 y dec 1157/72); Dirección Nacional de Energía (dec 87973/36; leyes 17319 y 18416; dec 6220/71); Departamento Nacional de Fertilizantes (S.A.G. y P); Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos. (leyes 12665/40 y 19943; dec 85005/41; 9830/51; 159/73; 2560/80; Comisión Nacional de Energía Atómica.

Esta lista, a la que deben agregarse los organismos que operan en frontera y los consultados, es indicativa de la existencia de un complejo cuerpo de disposiciones legales e intervenciones administrativas, no siempre adecuadamente justificadas ni acordes con la efectiva capacidad de control de los organismos intervinientes, que condiciona el desarrollo del conjunto de la operatoria.

### **3. DOCUMENTACION REQUERIDA EN URUGUAY Y ARGENTINA PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA.**

Cualquiera sea la naturaleza del tráfico internacional que realiza (exportación, importación, tránsito, etc) el transportista debe presentar, para atravesar la frontera, en los países signatarios del C.T.I.T., además de las libretas de los tripulantes, la siguiente documentación.

#### **3.1. Documento de idoneidad (C.T.I.T, anexo I, fomulario "A").**

En el mismo consta: 1) Que el certificado Nro... acredita el permiso originario otorgado por la autoridad competente mediante decreto o resolución cuyo número y fecha se consigna; 2) Certificación de la autoridad competente de que, de conformidad con el convenio sobre transporte internacional terrestre, expidió el certificado para ser presentado ante las autoridades de los países que indica; 3) Nombre y domicilio de la empresa en el país de origen; 4) porcentaje de propiedad y control efectivo

de la empresa en manos de nacionales o naturalizados del país emisor. 5) Naturaleza del transporte a efectuar (de pasajeros o de carga, público o privado); 6) modalidad del tráfico a efectuar; 7) Cantidad de vehículos con que operará la empresa; 8) origen y destino del transporte; 9) Itinerarios y horarios en el país en caso de servicio regular; 10) Firma y sello del servicio otorgante con legalización consular; 11) Descripción de los vehículos (tipo; número de ejes; carga útil por eje; combustible empleado; peso; capacidad de carga o número total de asientos; Nro de matrícula; marca y número de chasis; marca, modelo, cilindros, potencia y números del motor; tipo o forma de la carrocería; accesorios y equipos; valor estimado de los vehículos.).

### **3.2. Manifiesto Unico Internacional de Carga por Carreteras (MIC)**

De aplicación en la Argentina en virtud de la Resolución de la Administración Nacional de Aduanas Nro 1141 del 22 de mayo de 1989.

Este documento consta de nueve cuadros y está redactado en español y portugués, debiendo tener la inscripción en el idioma del país de origen el triple del tamaño de la correspondiente al otro idioma, que debe estar impresa en un color más tenue.

En el primer cuadro deben consignarse los datos referentes al titular del conocimiento (nombre o razón social; dirección; número de inscripción en las oficinas de recaudación impositiva; número del permiso original otorgado por el país donde está radicada la empresa y número del permiso complementario si correspondiera). Estos datos pueden estar preimpresos.

En el segundo cuadro constan los datos del vehículo (razón social o nombre de su propietario; número de inscripción del mismo ante las oficinas recaudadoras; cruce fronterizo utilizado; matrícula del camión o tractor; marca; capacidad máxima de tracción; año de fabricación; matrícula del remolque o semiremolque).

En el tercer cuadro se consignan los datos del manifiesto internacional de carga (fecha de emisión; número de hojas; país y ciudad de origen y país y ciudad de destino). El cuarto cuadro registra los datos de la mercadería y el destinatario ( número de conocimiento de embarque internacional; ciudades en que tiene lugar la carga y la descarga de la mercadería; nombre y razón social del importador y el consignatario de la mercadería; valor de la carga; volumen en metros cúbicos; valor, en dólares, del flete total de la mercadería transportada; moneda de comercialización de la mercadería; clasificación arancelaria de las mercaderías transportadas de acuerdo con la Nomenclatura Aduanera de la Asociación Latinoamericana de Integración -NALADI-; descripción de la mercadería transportada; identificación de los bultos; tipo de embalaje; cantidad; peso neto).

El cuadro 5 está destinado a la solicitud de tránsito aduanero en un trecho determinado o para la complementación de informaciones relativas al manifiesto. Se ubica a continuación de los cuadros 6 y 7 y lleva la firma y sello del representante legal de la empresa transportista.

El cuadro 6 consigna los datos del seguro ( número de póliza de seguro del vehículo transportador y razón social de la empresa aseguradora).

En el cuadro 7 se registran los datos referidos al total de la mercadería transportada (peso bruto total, en kilogramos; cantidad total de bultos; peso bruto de la mercadería incluida en cada conocimiento de embarque internacional).

El cuadro 8 constituye un documento aduanero de tránsito, cuando lo hubiere. En el mismo el país de origen pone el número y fecha de registro de la Declaración de Tránsito Aduanero o documento equivalente. Iguales datos consignan a continuación el país o los países intermediarios y el país de destino.

El cuadro 9 registra los controles de los organismos de transporte. Deben figurar en el mismo, en forma sucesiva, la firma y fecha, sobre el sello, del representante del organismo oficial de transporte del país de origen, del país intermediario y del país de destino. En la Argentina la tarea de contralor está a cargo del servicio aduanero por delegación del organismo de transporte.

El responsable de emitir el MIC es el titular del Conocimiento de Embarque Internacional.

**3.3. Conocimiento de embarque internacional** (también denominado guía o carta de porte). Debe consignar su número; el lugar de embarque e itinerario; nombre o razón social del exportador, el transportista, el importador y el consignatario; la liquidación del flete; la marca y número de los bultos; la descripción de las mercaderías; el peso bruto y volumen de cada bulto; el valor de la mercadería; el número de factura comercial y de la carta de crédito y las partidas arancelarias. Es emitido por el transportista o el agente de transporte aduanero, que lo suscriben junto con el cargador, pues este documento instrumenta el contrato de transporte y acredita, a su vez, la propiedad de la mercadería.

#### **4. DOCUMENTACION REQUERIDA PARA EL DESPACHO ADUANERO.**

La documentación y el trámite a seguir para el despacho de la mercadería por la Aduana difiere según el tipo de operación.

##### **4.1. Exportación**

**4.1.1. Exportación (Argentina):** El Despachante de Aduana debe presentar el permiso de embarque, donde consta (formulario OM-700-A):

- Aduana; tipo de Operación; fecha de vencimiento del embarque; total de ítems ; si las

mercancías son argentinas, importadas o de ambos orígenes; si son nuevas o usadas; lugar de origen del despacho; vía por la que se realiza; medio de transporte; bandera; empresa transportadora; agente de transporte aduanero; Nro de registro de éste; puerto de desembarque; país de desembarque; país de destino y aduana de salida.

- Nombre o razón social del exportador; Nro de Registro; Nro de inscripción impositiva; nombre del despachante; Nro de registro; kilogramos a embarcar; total bruto; total neto; total precio oficial en australes; FOB/FOR/FOT, total en divisas; total en australes; condiciones de venta; forma de pago; fecha de cierre de la venta; Banco interviniente; existencia o no de comisiones al exterior y, en su caso, porcentaje; si los derechos y demás tributos están incluidos en el precio FOB/FOR/FOT; si la operación tiene incluido en su precio FOB/FOR/FOT intereses por cobro diferido desde el exterior; si el precio FOB/FOR/FOT es el único precio a percibir por la operación; si existe vinculación con el comprador extranjero; si ésta incide en los precios declarados; si se trata de un precio de libre competencia; si es un precio firme o sujeto a revisión; si la venta es a un fabricante o revendedor; fecha del contrato o de confirmación del pedido; si existe prefinanciación; fecha de liquidación de las divisas; de la declaración jurada; valor imponible en australes; base imponible en australes; tipo de cambio.

- Liquidación de derechos y demás tributos. Para efectuarla debe describirse la mercadería; consignarse, en caso de corresponder, su precio oficial, unitario y total, en dólares y australes; el valor FOB/FOR/FOT; el valor en Aduana, del que se deriva la base imponible; los reembolsos o reintegros que eventualmente tiene la mercadería, precisando la nomenclatura arancelaria; la cantidad y tipo de bultos y su peso bruto y neto y el total de los tributos a pagar, discriminando los distintos conceptos.

- Garantía bancaria en virtud de la cual, en caso que el exportador no pague el importe total de los gravámenes que corresponden a la operación el Banco se obliga a depositar dentro de los 31 días a contar del día siguiente de finalizado el embarque, el importe total de los mismos incluyendo los intereses resarcitorios y en su caso la actualización respectiva, previa certificación del Servicio Aduanero. Consta el Nro de la Garantía; el importe garantizado ; el nombre del Banco y la firma y sello de éste.

- Declaración jurada del exportador de que todo lo manifestado en el permiso, incluida la clasificación arancelaria y el valor de la mercadería es exacto y notificándose de su obligación de pagar los derechos y demás tributos dentro de los ocho días hábiles de finalizado el embarque. Adjunta además, en caso de corresponder, copia firmada de la póliza de seguro. Firma y sello del despachante.

- Certificación de las firmas.

- Declaración jurada del exportador de que obra en su poder un crédito documentario irrevocable contra documentación de embarque y refrendación bancaria de haber recibido una orden de pago o carta de crédito; su monto; fecha de emisión y vencimiento; condiciones de venta y suma hasta la que refrenda el Banco.

Los Bancos deben comunicar a la Aduana Central el Nro de la refrendación que va a constar en el permiso de embarque y la Aduana Central informa por télex a la Aduana local la recepción de dicha comunicación.

La exportación se encuentra sujeta, en el caso de algunos productos, al pago de derechos de exportación, definitivos o transitorios. Debe pagar además un 3% en concepto de tasa de estadística y, en el caso de la mayoría de los productos agropecuarios, un 1,5% con destino al INTA (ley 23.058). La negociación de las divisas se encuentra reglamentada por el Banco Central y para la exportación de múltiples productos se requiere la intervención previa de distintos organismos.

A título meramente ejemplificativo, y sin que la enumeración pretenda ser exhaustiva, se puede indicar que, conforme al artículo 4 del Código Alimentario Argentino (ley 18.284), "los alimentos que se importen o exporten deberán satisfacer las normas del Código Alimentario Argentino ...La autoridad sanitaria nacional podrá verificar las condiciones higiénico sanitarias, bromatológicas y de identificación comercial de los productos que entren o salgan del país." Consecuentemente en las operaciones de exportación de frutas (frescas, desecadas o secas), hortalizas frescas o semillas para la siembra, no se permite el embarque sin la previa fiscalización por parte del funcionario del Departamento de Inspección portuaria de vegetales el cual, concluido el embarque, extiende el certificado Fitosanitario. Igual procedimiento se observa para el embarque de los productos cuya fiscalización se efectúa a requerimiento del país importador (Resolución Nro 991/90 de la Ana, artículo 1).

En las operaciones de exportación de granos: alpiste, avena, arroz, cebada (cervecera y forrajera), centeno, maíz, mijo, porotos, alubia, soja, sorgo y trigo y oleaginosas no se permite el embarque sin la previa fiscalización por parte del funcionario de la Junta Nacional de Granos, quien extrae muestras para remitir al Departamento de Inspección Portuaria de Vegetales, que previa inspección de la muestra otorga el Certificado Fitosanitario (idem, art 2).

En otros tipos de productos vegetales se requiere la intervención previa del Instituto Nacional Forestal, del Instituto Nacional de Vitivinicultura, de la Dirección de Algodón, de la Dirección Nacional de Azúcar, etc. En la exportación de productos y subproductos de la ganadería, la avicultura, cunicultura y otros productos de la fauna, intervienen la Junta Nacional de Carnes, el Servicio Nacional de Sanidad Animal (SENASA), la Dirección Nacional de Fiscalización y Comercialización Ganadera, etc. En la exportación de aluminio, de material ferroso y no ferroso y de armas y explosivos se exige la intervención previa del Ministerio de Defensa, Dirección Nacional de Fabricaciones Militares; en la de productos farmacéuticos la del Ministerio de Bienestar Social, Secretaría de Estado de Salud Pública; en materia de productos vivos del agua y recursos vivos del agua y recursos renovables del mar, la de la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos.

#### 4.1.2. Exportación (uruguaya).

El Art. 52 del Código Aduanero define la Exportación como la salida de plaza, para ser consumidas en el exterior del territorio aduanero nacional, de mercaderías nacionales o nacionalizadas, sujetas al pago de tributos o al amparo de las franquicias correspondientes.

Para realizar una exportación es necesario que el despachante de Aduana complete y presente un formulario donde constan los siguientes datos:

Exportador con dirección y teléfono; comprador del exterior; Nro de Factura Comercial; importe facturado FOB; Nro de Registros en Oficinas Fiscales; Embarque; Destino especificando el país; desde puerto o aeropuerto; receptoría; medio de transporte y nacionalidad; fecha de embarque o de la intervención de receptoría; marcas y clases de bultos; mercadería; denominación comercial; nomenclatura según Código del Banco República; unidad; valor unitario FOB; total de unidades; lugar donde está depositada; reintegro; Banco; afectación; responsabilidad y siguen firmas de corredor, exportador y Banco interviniente. Contralor del Banco República y cumplimiento de la Dirección Nacional de Aduana.

Esta primera parte del formulario la llena el corredor de cambios y es lo relativo a la intervención del Banco República. Al dorso siguen los datos específicos de Aduana y lo llena y presenta el despachante.

Estos datos son: declaración de marcas y bultos; afectación, si corresponde, de bienes importados en admisión temporaria; intervenciones de la Dirección Nacional de Aduanas y Administración Nacional de Puertos. Cumplido del depósito. Entrada y salida de depósito; consignación Nro, importe N\$; liquidación, importe N\$. Control de balanza con la firma del verificador.

A partir del 1/11/79 está vigente un instructivo que determina los trámites que siguen los permisos de exportación que se presentan en la Dirección Nacional de Aduanas para su despacho por Receptorías.

#### 4.2. Importación

##### 4.2.1. Importación (Argentina)

Todo medio de transporte procedente del exterior debe presentar inmediatamente después de su llegada la documentación referente al vehículo y a la carga. El importador, por su parte, debe solicitar la autorización de la importación dentro del plazo de 15 días contados desde la fecha del arribo del medio transportador, sin perjuicio de poder hacerlo con anterioridad a dicho arribo si se trata de mercadería que puede ser despachada directamente a plaza sin sometimiento al régimen de depósito

provisorio de importación, por implicar su permanencia en depósito peligro para la integridad de las personas o para la inalterabilidad de la propia mercadería o de la mercadería contigua (C.A. arts 130, 148, 217, 278 y 279).

Junto con el despacho de importación debe presentar la factura de la mercadería, debidamente visada y, tratándose de mercadería uruguaya, los certificados de origen y de cupo. Este último cumple las veces de Declaración Jurada de Necesidades de Importación.

Los datos más importantes que deben consignarse en el despacho de importación (formulario OM-680-A) son los siguientes:

- Aduana; despachante; registro Nro; Clase de despacho; año; Copia Nro; fecha de aviso por correo; Documento de transporte Nro; Ramo; vía; fecha de entrada; nacionalidad.

- Nombre del medio transportador; seguro total en australes; condición de venta; forma de pago.

- Lugar de embarque; lugar de transbordo; fecha de embarque; giro del medio transportador; país de procedencia; país de origen; importador; registro Nro; Total de bultos; peso bruto total; garantía, si existe; si se ignora o no contenido; peso neto total.

- Marcas y números de los bultos.

- Cantidad, tipo y peso de los envases.

- Nombre y domicilio del fabricante; nombre y domicilio del vendedor; nombre y domicilio del intermediario.

- A los fines de la determinación de los elementos relativos al valor de aduana el despacho consta de una declaración donde se consigna: Nombre o razón social y domicilio del importador o comprador; nombre o razón social y domicilio del vendedor; número y fecha de la factura; número y fecha del Contrato de venta y lugar de su realización; condición de venta (FOB u otros); si existe vinculación entre comprador y vendedor; en caso positivo si ella ha influido en el precio de las mercancías importadas; si el valor de transacción de las mercaderías importadas se aproxima mucho a alguno de los valores-criterios aceptados por la Administración Nacional de Aduanas y, en caso afirmativo, explicación detallada de ello; si existen restricciones para la cesión o utilización de las mercaderías por el comprador; si la venta o el precio dependen de condiciones o contraprestaciones cuyo valor no puede determinarse; si existen cánones y derechos de licencia relativos a las mercaderías importadas que el comprador esté obligado a pagar directa o indirectamente como condición de venta; si la venta está condicionada por un acuerdo, según el cual una parte del producto de cualquier reventa, cesión o utilización posterior de las mercaderías importadas revierte directa o indirectamente al vendedor; Nro y fecha de cualquier resolución aduanera relativa a estos ítems. El valor de la importación se establece

adicionando a la base de cálculo, constituida por el precio efectivamente pagado o a pagar y los pagos indirectos, los demás costos soportados por el comprador, incluidos los gastos de entrega, transporte, carga, manipulación y seguro. A este monto, expresado en australes, se le deducen los gastos de transporte posteriores a la importación; los intereses de financiación; los gastos relativos a trabajos de construcción, instalación, mantenimiento o asistencia técnica realizados después de la importación, siempre que se distingan del precio pagado o por pagar; otros gastos y los derechos y demás tributos a pagar como consecuencia de la importación o de la venta de las mercaderías. El importador y el despachante suscriben, al pie, una declaración jurada por la cual se hacen responsables de la exactitud de los datos consignados.

- El despacho incluye, finalmente, una declaración de la mercadería con encuadre textual a la NADI o NARALADI; el número de la autorización de importación; el nombre del organismo que la otorgó; los precios oficiales; el valor de Aduana; la liquidación de los tributos y del IVA y el monto total a pagar.

Los impuestos deben pagarse al contado, mediante depósito en el Banco de la Nación Argentina.

La importación de carne, productos, subproductos y derivados de origen animal debe ser autorizada por los Servicios de Inspección de Puertos y Aeropuertos dependientes del Servicio Nacional de Sanidad Animal (SENASA) de la Secretaría de Agricultura y Ganadería. Para la leche y derivados lácteos la intervención corresponde a la dirección de lechería de esa Secretaría.

Para todo vegetal o parte del mismo, con excepción de los que lleguen en un medio de conservación apropiado (almibar, salmuera, etc) o hayan experimentado un principio de cocción y vinieran en envases herméticamente cerrados (arvejas, tomates, espárragos, etc), es necesario el Certificado Fitosanitario Internacional que extiende el Departamento de Inspección Portuaria de Vegetales del Servicio Nacional de Fiscalización y Comercialización Agrícola de la Secretaría de Agricultura y Ganadería.

Para los alimentos que tienen certificado de aptitud de Sanidad Vegetal o Animal, no hace falta el análisis bromatológico previo de otros laboratorios oficiales. Todo otro tipo de alimentos con la excepción de vinos, espumosos, champagnes y preparados enológicos, debe ser analizado por los laboratorios habilitados por la autoridad Sanitaria Nacional. En el caso de vinos, espumantes, champagnes o preparados enológicos en envases de expendio al público los análisis son expedidos por el Instituto Nacional de Vitivinicultura.

La mayoría de los demás organismos indicados en el rubro exportaciones tienen también intervención previa en materia de importaciones. Requiere asimismo, por ejemplo, la aprobación de Gas del Estado para la importación de artefactos domésticos y accesorios para la instalación de gas natural y/o licuado; y la de la Comisión Nacional de Energía Atómica en todo despacho de importación de elementos minerales o materiales nucleares y de sustancias o materiales radioactivos ( esta



disposición -resolución 3631/80 ANA-, engloba a productos eléctricos y electrónicos, incluidos lámparas eléctricas; elementos eliminadores de estática; detectores de gases, aerosoles y humos; productos radioluminosos, y otros).

#### 4.2.2. Importaciones: (Régimen Legal Uruguayo)

El Código Aduanero Uruguayo define, en su artículo 51 la importación como la " introducción a plaza para el consumo de mercaderías procedentes del exterior del territorio Aduanero Nacional, sujetas al pago de tributos o al amparo de las franquicias correspondientes.

Las bases del régimen para la importación, están dados por la ley No. 12.670 del 17 de diciembre de 1959.

El artículo 20 de dicha ley fija el principio de la libre importación de todas las mercaderías, artículos, productos y bienes, facultando al Poder Ejecutivo para exigir depósitos previos y establecer recargos.

El Poder Ejecutivo por imperio de la propia ley fijó normas a las que deberá ajustarse la calificación de las mercaderías prescindibles, competitivas, etc. (decretos 17-2-60 y 29-9-60) y el Banco de la República estructuró los nuevos códigos de mercaderías en base de la Nomenclatura Arancelaria del Consejo de Cooperación Aduanera - Bruselas (NCCA) para las operaciones de exportaciones e importaciones titulados Nomenclatura Arancelaria y Derechos de Importación (NADI), dec. No. 787/79 del 31 de diciembre de 1979,

#### Recargos

Los mismos no pueden exceder del 300 % del precio del CIF de la mercadería, actualmente hay varios tipos de recargos de 10 % a 50 % que se calculan sobre el vaor CIF y/o el Precio de Referencia fijado,

#### Depósitos previos

El Poder Ejecutivo está facultado para exigir depósitos previos a la importación (art. 2o apartado A de la Ley No. 12.670). En la actualidad el depósito previo no se aplica (dec. de 15-1-68 y No. 464'978, art. 5),

consignaciones: el régimen de consignaciones tiene su origen en el dec. de 18-10-65, y es competencia del Banco Central el exigir las, Actualmente este régimen no se aplica,

exoneraciones: la ley permite al Poder Ejecutivo liberar por completo de recargos y depósitos previos,

aún a todos o cualquiera de los bienes prescindibles, suntuarios y/o competitivos de la industria nacional (art. 2).

Esta ley autoriza también al Poder Ejecutivo para exonerar temporariamente de ciertos gravámenes (derechos aduaneros y adicionales, tributos a la importación y tasas portuarias) a la importación de determinadas mercaderías de necesidad o utilidad pública (art. 5),

pago de las importaciones: para efectuar el pago de las mercaderías, la ley ofrece una triple opción al importador:

- 1) comprar sus divisas en plaza,
  - 2) recurrir a fondos que tenga radicados en el exterior,
  - 3) utilizar el crédito que pueda obtener a esos efectos,
- en los 2 últimos casos el Poder Ejecutivo podrá disponer de las limitaciones que estime convenientes,

tratamientos cambiario: el régimen de importación se opera con un solo tipo de cambio (dólar comercial al tipo vendedor) comunicado por el Banco Central,

tratados y convenios: los tratados y convenios firmados por Uruguay son:

- ALADI, GATT, AID, Ley No. 480 y convenios de préstamo (Alemania Federal, Argentina, Brasil, Bulgaria, Corea, Checoslovaquia, China, Hungría, Italia, Reino Unido, Rumania, Sudáfrica)

#### Denuncia de importación

1) Los importadores deberán presentar sus solicitudes de denuncia de importación ante el Banco de la República, a través de una institución bancaria autorizada a operar en cambios, indicando nombre, volumen físico, valor y país de origen de la mercadería a importar, sin perjuicio de los restantes datos que se deben consignar en el formulario correspondiente proporcionado por el Banco de la República (art. 143- Recop. B.C.U.). Para la formulación de la denuncia de importación deberán atenerse al principio general de que toda mercadería que por su naturaleza, uso comprobado y/o confirmación definida se encuentre obviamente incluida en ítem de denominación genérica podrá importarse conforme a las normas que rijan para esa denominación, únicamente cuando en el código, donde ésta se encuentre ubicada no se halla asimismo dicha mercadería incluida bajo su denominación expresa, en cuyo caso la importación se realizará en general, en las condiciones vigentes para esta última. No obstante, cuando se trate de mercaderías que hallándose denominadas en forma específica, se caractericen por una confirmación especial que la haga apta exclusivamente para un destino determinado, el Banco de la República, si ello es perfectamente demostrable y cuando lo estime pertinente, establecerá su inclusión en el ítem genérico que corresponda, este principio no regirá para aquellas mercaderías de evidente uso dual que se hallaren simultáneamente incluidas en forma expresa y/o en denominaciones genéricas en distintas partes del código tales como ciertos productos químicos, materias primas y otros materiales diversos, en cuyo caso los importadores deberán ajustarse a las

normas correspondientes, o en su defecto, formular consulta al Banco de la República.

2) La presentación de las denuncias de exportación correspondientes dentro del régimen de ALADI, se ajustarán en general a las reglamentaciones vigentes para la libre importación, debiendo cumplirse, además, los siguientes requisitos:

- los datos a estampar en la denuncia deben concordar en un todo con los datos que aparecen en los Acuerdos de Alcance Parcial,

-la codificación de conceptos deberá ajustarse a las tablas que figuran en el apartado "Código de Conceptos"

3) Cuando se trate de mercaderías, productos o bienes con recargos aplicables sobre los precios de referencia, la denuncia deberá contener además:

- la especificación cuantitativa exacta del volumen físico a introducir, expresada en la clase de unidad que corresponda debiéndose establecer, asimismo, el precio de referencia y el total del importe CIF promedio resultante, que será tomado como base para el cálculo del recargo y del depósito previo, cuando éste corresponda;

4) en el caso de que se importe una mercadería sin precio CIF promedio que se incluye dentro de un ítem que a su vez comprenda mercaderías con precios CIF promedio, se cursa la respectiva denuncia de importación en la siguiente forma:

En el casillero correspondiente del Formulario No.783 se establecerá en forma expresa que la mercadería no tiene fijado precio CIF promedio,

5) en las denuncias de importación de mercaderías, productos, artículos o bienes usados o reconstruidos, se deberá dejar expresa constancia de tal condición y las mismas se efectuarán por el valor CIF real de adquisición, declarándose, además, el precio CIF promedio, en aquellos casos en que el Poder Ejecutivo lo hubiere fijado (véase asimismo el dec. No.221/88 de 9-3-88 en la página 200 a).

6) cuando se trate de importaciones de mercaderías para los cuales el Poder Ejecutivo haya fijado precios de referencia, La comisión del 1 % por prestación de servicios y los proventos correspondientes se deberán abonar sobre los valores resultantes de los precios de referencia de la mercadería excepto en los casos en que los valores reales fueran superiores a los citados, en los cuales se cobrarán sobre estos últimos valores, en todos los demás casos se harán efectivos sobre los valores reales CIF declarados,

7) para el cálculo del monto en moneda nacional de los depósitos previos, impuestos, recargos, incluido el mínimo, y comisiones, se aplicará en las denuncias de importación el tipo de cambio

vendedor que publique el Banco Central al cierre de las operaciones del día hábil anterior a la presentación de aquella, los impuestos, recargos, incluido el mínimo y comisiones, estarán sujetos a reliquidación en oportunidad de la presentación del ajuste del despacho de importación, sin perjuicio de la reliquidación por diferencia en el tipo de cambio que deba realizarse previo a la numeración y registro del permiso aduanero, de conformidad con lo impuesto por los decretos 218/78 y 439/82,

8) los arbitrajes de otras monedas a dólares que deberán aplicarse para la presentación de las denuncias de importación en el Banco de la República, serán los que publique el Banco Central al cierre de operaciones del día hábil anterior a su presentación, dichos arbitrajes serán definitivos y no darán lugar a ningún ajuste posterior, (art. 146 - Recop. BCU),

9) fíjese un término de 180 días, que se contarán a partir de la fecha de registro por parte del Banco de la República de la denuncia de importación respectiva, para la presentación por parte del importador ante dicho Banco de la correspondiente solicitud de despacho, facúltase al Banco de la República para autorizar la ampliación del término referido toda vez que el importador acredite fehacientemente que dicho plazo le resulta insuficiente (dec. 14/7/60. art. 1o),

10) vencido el plazo de 180 días sin que se haya registrado el correspondiente permiso de despacho, el Banco de la República procederá de inmediato a decretar de oficio la anulación de la denuncia de importación respectiva, (art. 2o, dec. 14-7-60),

11) los importadores no podrán embarcar sus mercaderías sin haber formulado la denuncia pertinente ante el Banco de la República, (dec. 14-7-60. art. 4o), no obstante, dicho Banco podrá eximir a los importadores de las sanciones que corresponda aplicar por el incumplimiento de lo dispuesto en el inciso anterior, en aquellos casos que a su juicio, la omisión de denuncia previa se encuentre justificada (art. 144, Recop. BCU),

12) en las importaciones de países limítrofes, de mercaderías de otros orígenes, las correspondientes denuncias deberán cursarse previo al embarque de las mismas en su país de origen, en caso contrario se harán pasibles del recargo por embarque sin denuncia previa, dicho recargo no será de aplicación si se prueba documentariamente (cumplido aduanero legalizado, etc.), la internación de la mercadería en el país del cual se embarca al Uruguay,

13) las operaciones de importación que no se ajusten a lo dispuesto por el art. 4o del dec. 14-7-60 (embarque de la mercadería sin haberse formulado la denuncia pertinente), serán pasibles de la aplicación de un recargo de un 10 % calculado sobre el importe que por todo concepto se haya abonado al consignarse la misma, incluido - en caso de corresponder - el recargo mínimo creado por el decreto No.125/977, dicho porcentaje se incrementará en un 5 % por cada período de 30 días o fracción que medie entre la fecha de embarque y la de consignada la correspondiente denuncia de importación, se deroga lo dispuesto por Circular nO. 70/22,

14) la reliquidación por ajustes cambiarios de la comisión por prestación de servicios y demás proventos abonados al consignarse las denuncias de importación, dispuesta por Resolución de Directorio del 7-3-72, no será exigible cuando se trate de autorizaciones que no abonan recargos cambiarios en nuestro Instituto.

15) El Banco de la República procederá a devolver, en todos los casos, los recargos que correspondan a anulaciones totales o parciales, de las denuncias de importación motivadas por faltantes de mercaderías, averías, pérdidas o sustracciones, siempre que se produzcan antes del despacho y consten en el cumplimiento aduanero, a tales efectos deberá presentarse la liquidación otorgada por la compañía aseguradora o certificado equivalente, factura comercial legalizada o factura consular,

16) debe adjuntarse al formulario No. 783 en que se presenta el complemento, la vía No 2 de la solicitud original, no corresponde declarar unidades, salvo el caso de que el complemento se refiera a un aumento en el volumen físico, a fin de que los mencionados complementos, por alteraciones o modificaciones de los conceptos que conforman las denuncias de importación puedan ser autorizados, se acompañarán los elementos o documentos con los cuales se justificarán plenamente los cambios solicitados, atento a la recomendación formulada por el Banco de la República, en el apartado 16 de la Circular No 65/8,

17) en las denuncias de importación, en el formulario 833 y al cursar la regularización de la importación (form. 555) se establecerá el medio de transporte bajo los códigos respectivos, (ver, pag. 696 tomo 1), en caso que se utilice más de un medio para transportar la mercadería entre los puertos de origen y destino, se harán constar los códigos respectivos separándolas entre sí por un guión y colocando en primer lugar el mayor trayecto final del viaje,

18) "cométese a los institutos integrantes del Sistema Bancario Nacional que actúan en carácter de bancos intervinientes, la responsabilidad de la certificación de autenticidad de las firmas de importadores, exportadores y/o Corredores de Cambio que preceptivamente deben suscribir las respectivas documentaciones que integran el trámite de operaciones de exportación e importación, para el caso de importadores o exportadores o quienes suscriban por su cuenta las respectivas documentaciones, dicha certificación acreditará asimismo su capacidad y legitimidad para responsabilizar a las empresas y sus integrantes de las obligaciones emergentes por las declaraciones, transgresiones y/u omisiones a las normas vigentes que regulan el Comercio Exterior cuyo contralor compete al Banco de la República Oriental del Uruguay".

#### Aduana. Instructivo del Permiso de Importación

##### 1.1. Tipo de Operación:

se indicará si corresponde a Importación, Admisión Temporal, etc.

**1.2 Permiso No. 1.3, Fecha 1.4, Recuperación No.1.5, Fecha:**

datos a ser establecidos por la D.N.A.

**1.6 Aduana de Ingreso:**

se indicará el nombre y el código en los casilleros correspondientes;

**1.7 Aduana de Desaduanamiento:**

se indicará el nombre y el código en los casilleros correspondientes;

**1.8 Forma de Despacho:**

se indicará la forma en que se llevará a cabo el despacho: Directo, Rambla, Depósito y el código correspondiente;

**1.9 Banco interviniente:**

el Despachante de Aduanas establecerá código y nombre correspondiente a la Institución bancaria en los casilleros previstos al efecto;

**1.10 Despachante de Aduanas:**

se establecerá el nombre y el número correspondiente a la firma Despachante (otorgado por la División Escribanía de la Dirección Nacional de Aduanas);

**1.11 Importador:**

nombre completo, sin abreviaturas de la razón social, tal como figura en la matrícula de inscripción en el Registro Público y General de Comercio; podrán abreviarse únicamente, las palabras indicativas de sociedad (S.R.L., S.A., etc.) debiendo usarse las siglas corrientes impuestas por la práctica y el número de registro del Importador en el B.R.O.U.;

**1.12 Proveedor:**

se indicará el nombre completo, sin abreviaturas;

**1.13 Intermediario (entre el importador y el exportador):**

si entre el importador y el exportador hubiere mediado alguna persona física o jurídica, vinculada a alguno de los dos, o no vinculada con ellos (representante, agente, distribuidor, comisionista, corredor, etc.) deberá declararse su nombre completo y su número del RUC;

**1.14 Factura comercial número, cantidad y fecha:**

se indicará el número de la factura comercial que ampara la mercadería documentada y la fecha de la misma; si existe más de una factura, se indicará la cantidad de facturas en el sector "cantidad" y sus datos deberán figurar en el sector "Ampliación" al dorso de la hoja 2;

**1.15 País de origen:**

nombre y código del país en el cual las mercaderías han sido concebidas, realizadas o fabricadas; no debe confundirse país de origen con país de procedencia, ya que en este último sólo tuvo lugar la operación de compra/venta que origina la importación;

**1.16 País de procedencia:**

nombre y código del país del cual las mercaderías salen con destino a nuestro país;

**1.17 País Compañía de Seguros:**

nombre y código del país de la compañía con la cual se contrató el seguro que cubre el riesgo de transporte de la mercadería;

**1.18 País de Compañía de Flete:**

nombre y código del país de la compañía con la cual se contrató el flete de la mercadería;

**2.1 Medio de Transporte:**

código, tipo (fluvial, marítimo, aéreo, etc.) y nombre del medio de transporte;

**2.2 Fecha de entrada:**

fecha de entrada del mes de transporte a territorio nacional; ejemplo: fecha de llegada del vapor o del avión;

**2.3 Bandera:**

nacionalidad del medio de transporte y código de la misma;

**2.4 Fecha y lugar de embarque:**

fecha en que se embarcó la mercadería en el medio de transporte indicado y lugar en que se embarcó;

**2.5 Depósito y fecha:**

se indicará el número de depósito y la fecha de entrada de la mercadería al mismo;

**2.6 Número del conocimiento:**

número correspondiente al conocimiento del medio de transporte;

**2.7 Transferencia número:**

se deberá transcribir el número de Transferencia en base a la cual el Despachante de Aduanas se encuentra habilitado para efectuar el despacho;

**3.1 Moneda:**

se establecerá el nombre y código de la moneda en base a la cual fue efectuada la transacción comercial;

**3.2 Arbitraje:**

arbitraje a u\$s de la moneda del punto 3.1., que figura en la denuncia de importación autorizada por el B.R.O.U.; en todas aquellas operaciones sin intervención bancaria, se establecerá el arbitraje correspondiente a la fecha de numeración del permiso respectivo por la D.N.A.;

**3.3 Tipo de cambio:**

cotización del dólar USA (interbancario vendedor) correspondiente a la fecha de numeración del permiso de importación por la Dirección Nacional de Aduanas; decreto No. 413/82 de 29-11-82;

**3.6 Forma de pago:**

se hará constar si el pago es diferido, al contado o anticipado y el respectivo código;



3.7 Condición de entrega (prevista en contrato):

la condición de entrega puede ser: FOB, CIF, CYF y CYS, etc.; dicha condición está asociada con el precio y prevé determinadas obligaciones para el vendedor y determinadas obligaciones para el comprador; deberá dejarse constancia de esa condición empleando las siglas que son usuales en el comercio internacional y su respectivo código;

3.8 Libre competencia:

se establecerá SI o NO, según que en la operación de que se trata SE CUMPLAN o NO SE CUMPLAN las condiciones de libre competencia que establece al artículo 10 del Decreto No. 116/77;

3.9 Ajuste:

se declara el porcentual de ajuste fijado con carácter general para la mercadería a importar, cuando se establezca NO en el punto 3.8; en el caso en que no estén todas las partidas sujetas a ajuste, se establecerán las declaraciones pertinentes en el sector "especificación comercial" de la hoja No. 2; igualmente, se procederá cuando no corresponda ajustar pese a haberse declarado "NO" en el punto 3.8;

3.10 Base del ajuste:

se indicará la base sobre el cual se fijó el ajuste (FOB, CIF);

3.11 Monto ajuste:

se establecerá el resultado obtenido de la aplicación del porcentual sobre la base elegida, en la moneda de origen;

3.12 Seguro:

se hará constar el importe que corresponda adicionar al precio FOB en la moneda de factura;

3.13 Flete:

deberán declararse los gastos de transporte desde el lugar previsto en las condiciones de entrega hasta el punto o lugar de introducción, en la moneda de factura;

### 3.14 CIF:

se declara el CIF en moneda de factura;

### 3.15 Gastos a incluir:

a) descuentos: los descuentos aquí aludidos son aquellos no admitidos a efectos de la valoración; son tales como los que se conceden únicamente a determinados compradores, los especiales, los anormales, y cualquier otro que represente una reducción del precio usual de competencia o los que se opongan a la definición del valor;

b) comisión de compra-venta: se indicará aquí las comisiones de compra o de venta que se paguen o devenguen; se harán constar las relativas a cualquier intermediario que haya intervenido en la compra-venta de la mercadería, cualquier sea el lugar de residencia y su forma y moneda de pago;

c) flete: deberá declararse todo otro flete que haya tenido lugar (interiores en el país de exportación, tránsito por otros países y cualquier otro necesario para colocar la mercadería en el lugar de embarque carga y desde el cual se comenzó a contar el flete del precio declarado); asimismo, deberán incluirse los gastos de carga, descarga, almacenaje, trasbordos y cualquier otro gasto que hagan al manipuleo de la mercadería y los fletes internos, especialmente en los casos de tránsito a Zonas Francas;

d) embalajes: se adicionarán, si corresponde, los gastos reales ocasionados por compra o arriendo de toda clase de envases y empaques, tanto exteriores como interiores; dentro de este mismo concepto deberán incluirse los gastos que se ocasionen en territorio extranjero para su retorno;

e) otros: se declarará cualquier otro gasto en que se haya incurrido y no esté contemplado específicamente en los anteriores; ejemplo de los mismo son: los gastos de extracción de muestras, análisis, examen, etc. de las mercaderías, que deban efectuarse por convenio en el contrato de compra-venta, etc.; no se incluye en este concepto el monto por ajuste declarado en el casillero...

### 3.16 Gastos a deducir:

a) descuentos: se comprenden aquí a todos aquellos descuentos que se admiten a efectos de la valoración; se admiten los que cumplen con los siguientes requisitos: generalidad (que se conceden a cualquier comprador), usuales en la rama de comercio de que se trate, etc.;

b) gastos de transportes y seguros interiores: se declaran aquí todos los gastos por estos conceptos que estén en el precio de factura y que correspondan a distancias a recorrer más allá del lugar de introducción en el territorio del país, cuando el precio expresado suponga la entrega en un punto interior; (ejemplo: transporte puerta a puerta);

c) intereses por pago diferido: se declararán los que incluya al precio de factura o los previstos contractualmente para el pago diferido;

d) otros: se declarará cualquier otro gasto o concepto que incluya el precio contractual y que, según las normas, no forme parte del precio normal;

### 3.17 VNA Total:

se establecerá el monto imponible total, de acuerdo con las normas aplicables al caso, en moneda de factura;

### 4.1 Digernam:

número de intervención de la Dirección General de la Marina Mercante;

### 4.2 Tasa consular:

número del boleto de pago o decreto de exoneración;

### 4.4 Marcas y números, envases (Tipo y cantidad):

deberán establecerse los mismos en la norma prevista en el artículo 377 del Reglamento Orgánico de la Dirección Nacional de Aduanas, Decreto de Poder Ejecutivo de 15-10-64, su tipo y cantidad;

### 4.5 Total Kilos Brutos:

se indicará la suma de los kilos brutos de las mercaderías presentadas a despacho;

### 5.1 Número de orden:

será correlativo desde el No. 1 en adelante; este No. de orden será el mismo que se le asigne a la mercadería en los sectores "Declaración Arancelaria" y "Especificación Comercial"; a efectos de facilitar y racionalizar la lectura de los formularios, las partidas establecidas deben seguir orden creciente tomando como referencia el de los capítulos N.A.D.I.; en el mismo renglón deben figurar todos los datos requeridos para el número de orden establecido; en caso de ser necesario el uso de dos o más renglones para el mismo No. de Orden (ejemplo: existencia de más de una denuncia de importación), se tendrá especial cuidado de establecer el No. de Orden siguiente en el primer renglón libre inmediato inferior;

### 5.2 Autorización:

#### número:

se establecerá el número de la autorización (denuncia, expediente, etc.) que ampare la mercadería solicitada a despacho, si hay varias autorizaciones se colocarán en la misma columna una debajo de otra;

#### fecha de vencimiento:

corresponde a la fecha en que vence la autorización respectiva;

#### 5.4 Item NADI/Item Negociado:

se establecerán los ocho dígitos N.A.D.I. correspondientes a esa mercadería, de acuerdo con los criterios aplicados para la clasificación de la misma por la Dirección Nacional de Aduanas; si resultare amparada a un Convenio Internacional, se establecerá además en el renglón inmediato inferior en código del Arancel del Convenio;  
en cuanto al ordenamiento de las partidas se reitera lo ya expresado en el punto 5.1;

#### 5.5 Concepto/Acuerdo:

se establecerá en el primer renglón el código de concepto de tipo de operación referido en el Decreto del 31-12-85, y en el segundo renglón el sub-concepto para los casos de Acuerdos celebrados en el marco jurídico del Tratado de Montevideo de 1980 (ALADI);

#### 5.6 Unidad de Comercialización:

se establecerá el código que corresponde a la unidad en la que se efectuó la transacción comercial y su cantidad; en el caso de existir "precios oficiales", se establecerá también el código de la unidad que figure en los respectivos decretos o resoluciones y la cantidad presentada a despacho;  
si se tratara de mercaderías solicitadas al amparo del Convenio Gatt, se establecerán en el código de unidad que figura en el Acuerdo y la cantidad presentada a despacho;  
los códigos y las cantidades de unidades deberán establecerse siempre aunque coincidan con las del renglón anterior;

#### 5.7 FOB en moneda de origen:

se declarará el importe según factura FOB correspondiente a esa partida en la moneda que dió origen a la transacción comercial;

#### 5.8 CIF en U\$S:

se declarará el valor CIF correspondiente a esa partida en dólares USA, haciendo la conversión con el arbitraje establecido;

### 4.3. Importación Temporal. Admisión

Conforme el Código Aduanero Argentino es aquella en virtud de la cual la mercadería importada puede permanecer con una finalidad y por un plazo determinado dentro del territorio aduanero conservándose en el mismo estado en que hubiere sido temporalmente importada, o siendo objeto

de transformación, elaboración, combinación, mezcla, reparación o cualquier otro perfeccionamiento o beneficio (C.A. arts 250 y 251).

Es susceptible de ser sometida al régimen de importación temporaria la siguiente mercadería: "a) los bienes de capital que hubieren de ser utilizados como tales en el proceso económico, siempre que el beneficiario de la importación temporaria no fuere propietario de tales bienes y tuviere obligación de reexportarlos en virtud del contrato respectivo fuera del ámbito sometido a la soberanía nacional; b) los bienes destinados a ser presentados o utilizados en una exposición, feria, congreso, competencia deportiva o manifestación similar, pertenecientes a personas residentes en el extranjero; c) las muestras comerciales, siempre que: 1) por su naturaleza sirvieran para publicitar un artículo determinado. 2) pertenecieran a una persona residente en el extranjero. 3) fueren importadas con el fin de ser presentadas o ser objeto de una demostración en el país para gestionar pedidos de mercadería que hubiese de ser suministrada desde el extranjero; 4) no se apliquen a su uso normal, salvo para las necesidades de la demostración, ni se enajenen o utilicen de cualquier forma mediante alquiler o remuneración durante su permanencia en el país; 5) fueren susceptibles de ser identificadas en el momento de su reexportación; 6) su cantidad se ajustare a la práctica comercial; d) las máquinas y aparatos de ensayos, que hubieren de someterse a pruebas o controles, o bien aquellos que en espera de la entrega o de la reparación de mercadería semejante se pusieran gratuitamente a disposición de un cliente por el proveedor o reparador, según fuere el caso; e) las aeronaves y embarcaciones deportivas, automóviles, motocicletas, bicicletas, los instrumentos científicos o profesionales y demás mercadería destinada a ser utilizada por el viajero o turista, no residente en el país; f) los envases y embalajes; g) los contenedores y paletas (pallets); h) el material pedagógico y el material científico siempre que: 1) fuere introducido por instituciones educacionales, benéficas o científicas sin fines de lucro; 2) fuere introducido para ser utilizado sin fines comerciales o industriales; 3) fuere introducido en cantidades razonables, de acuerdo a los fines de la importación; i) los elementos de decoración, vestuarios, instrumentos, animales y accesorios de las compañías teatrales, de circo y de las demás personas que vinieren al país a ofrecer espectáculos; j) los dibujos, proyectos y modelos que hubieren de ser utilizados para la fabricación de mercadería (decreto 1001/82, art 31)".

" Siempre que la mercadería hubiere de ser importada temporalmente para ser objeto de transformación, elaboración, combinación, mezcla, reparación, agregado físico o de cualquier otro perfeccionamiento o beneficio, siempre que los trabajos respondieren a condiciones técnicas predeterminadas que condujeran a obtener mayores rendimientos, el interesado deberá solicitar autorización a la Administración Nacional de Aduanas con carácter previo a la solicitud de destinación suspensiva de importación temporaria indicando la naturaleza del trabajo a realizar, descripción de la mercadería a importar, especie de los productos que se utilizarán en los procesos de elaboración, manufactura o beneficio a que se someterá la mercadería en plaza e incremento aproximado del valor que habrá de resultar para la misma. Para decidir sobre el pedido, la Administración Nacional de Aduanas deberá contar necesariamente con la previa opinión de los demás organismos oficiales competentes" (idem)

La importación de la mercadería bajo el régimen de importación temporaria no está sujeta a la imposición de tributos, ni tampoco lo está su reexportación, pero 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 hallan sujetos al pago de los tributos correspondientes (C.A. arts 256, 257, 258 y 263). No obstante debe otorgarse una garantía a favor del servicio aduanero que cubra los eventuales tributos que gravarían la importación para consumo de la mercadería de que se trate (C.A. arts 256 y 453, inc c).

La solicitud de despacho de importación temporaria (formulario OM-1212-A) debe registrar, entre otros, los siguientes datos:

- Aduana; despachante; Registro Nro; clase de despacho; documento de Transporte nro; ramo; vía; fecha de entrada; nacionalidad; nombre del medio transportador; seguro total en australes; condiciones de venta; forma de pago; lugar de embarque; lugar de transbordo; fecha de embarque; giro del medio transportador; país de procedencia; país de origen; importador; Registro Nro; total de bultos; peso bruto total; garantía (temporaria, conocimiento, factura, otros); lugar de depósito de la mercadería; peso neto total.
- Marcas y números de los bultos.
- Motivo del pedido y disposición reglamentaria que ampara la petición. Constancia de que la Aduana autoriza la importación temporaria, con mención de la disposición legal en que se basa; número de la providencia que la autoriza y plazo por el que se otorga la autorización, con la consiguiente notificación y declaración jurada conjunta del importador y el despachante de que los datos consignados son exactos.
- Cantidad, tipo y peso de los envases.
- Nombre del organismo que intervino en la autorización; nro de la autorización precio oficial por unidad; precio oficial total en australes; valor en aduana FOB (en divisas); flete (en divisas); seguro (en australes); base imponible; base para el IVA; ajuste (en australes) posición arancelaria NADI, NABALADI; País de origen; Declaración de la mercadería por encuadre textual a la NADI o NABALADI y datos complementarios.
- Liquidación a garantizar: derechos; estadística; Fondo Nac. Marina mercante. IVA; Fondo Ley 23.101, etc)
- Liquidación a pagar: estadística.
- Nro de la Garantía.

- Plazo originario de vencimiento de la autorización.
- Prórrogas ( expediente Nro, vencimiento); reexportación (solicitud Nro; parcial o total); destinación definitiva de importación para consumo; autorización de liberación para consumo. Estos datos se consignan una vez ingresada la mercadería y hasta su salida del país o nacionalización.

El plazo para la reexportación de la mercadería es de tres años para los bienes de capital; de dos años para la que hubiere de ser objeto de cualquier perfeccionamiento y de ocho meses en los restantes casos (C.A. art 265)

#### 4.3.1. Admisión temporaria uruguaya

El Art. 50 define la Admisión temporaria como: " la introducción a plaza, exenta de tributos, de mercaderías extranjeras procedentes del exterior del territorio aduanero nacional con un fin determinado ajeno al consumo, para ser reexpedidas, dentro de cierto plazo, sea en el estado en el que fueron introducidas o después de haber sufrido una transformación, elaboración o reparación determinadas.

Se transcribe decreto Nro 90 del 11/9/90 que detalla todo el régimen

art. 1) las importaciones en admisión temporaria de los bienes indicados en el artículo 2o del presente decreto, con excepción de los contenedores se cursarán libremente de acuerdo con el régimen general de importación vigente y según las normas que se indican a continuación:

art. 2) al amparo del régimen de admisión temporaria a los industriales por sí o por intermedio de empresas comerciales podrán introducir al país:

- a) materias primas,
- b) partes, piezas, motores y material,
- c) envases y material para empaque,
- d) matrices, moldes y modelos,
- e) productos intermedios semielaborados,
- f) productos agropecuarios,
- g) productos que se consumen en el proceso productivo sin incorporarse al producto terminado, pero que intervienen directamente en la elaboración y en contacto con el producto a exportar, se entienden comprendidas en el grupo a), aquellas materias que entran en el proceso de elaboración y sufren sustancial transformación de estado quedando incorporadas al producto terminado, en el grupo b) quedan comprendidas todas aquellas partes de un conjunto que se importan para su armado, ajustes y preparación del conjunto, debiendo quedar incorporadas al producto a exportar, en el grupo c) se incluyen los envases y o materiales que con ellos se elaboran y teniendo destino a la exportación tanto de productos, ingresados en admisión temporaria como productos nacionales, además los

cilindros de acero que se introduzcan al país conteniendo gases a presión:

art. 3) las solicitudes de importación en admisión temporaria se presentarán ante el LATU a los efectos de posibilitar el contralor de su posterior y oportuno egreso al país de acuerdo con lo establecido en el artículo 164 del la ley 13.640 de 26-12-67, el Banco de la República Oriental del Uruguay, la Administración Nacional de Puertos y la Dirección Nacional de Aduanas no darán curso a las operaciones sin la previa intervención del Laboratorio Tecnológico del Uruguay en dichas solicitudes: la solicitud deberá cumplir con los requisitos y formalidades que establecerá el Laboratorio Tecnológico del Uruguay a través de la reglamentación pertinente:

art. 4) si la importación de los productos se realiza en el marco de los acuerdos compensados, a la solicitud de admisión temporaria le será adjuntada una certificación del organismo competente en esa materia:

art. 5) la necesidad de los productos a importar en el régimen de admisión temporaria deberá estar justificada en función de los antecedentes de la exportación de los stocks disponibles, para cuya verificación el Laboratorio Tecnológico del Uruguay podrá requerir la presentación de los cumplidos de exportación u otra información que considere pertinente, el Laboratorio Tecnológico del Uruguay podrá exonerar de este requisito a las empresas que acrediten fundados antecedentes de exportación y correcto uso del régimen de admisión temporaria:

art. 6) las empresas industriales para operar por primera vez en el régimen de admisión temporaria deberán presentar al Laboratorio Tecnológico del Uruguay un informe sobre los medios de producción de que disponen para la elaboración de loa artículos a exportar, los cuales serán verificados por dicho organismo:

art. 7) la responsabilidad de las operaciones en admisión temporaria recaerá primariamente en la firma industrial importadora y subsidiariamente en las demás empresas intervinientes en dicha operación a cuyos efectos éstas deberán firmar la solicitud de admisión temporaria o sus posteriores aplicaciones; el titular de los bienes importados temporalmente en su remito o factura de entrega de mercaderías al exportador, deberá mencionar que se trata de productos exclusivamente para exportación con indicación del No. de la admisión temporaria, item NADI, volúmen físico y valor, dichos documentos, firmados por la empresa receptora, determinan su responsabilidad:

art. 8) se fija un plazo para el cumplimiento total de cada operación (importación-exportación o exportación-importación) de 18 meses, para los bienes producidos en admisión temporaria.

La nacionalidad o la reexportación en el estado en el que fueron importados, sólo podrá hacerse en los últimos 3 meses del plazo anteriormente indicado, dicha reexportación previa inspección del Laboratorio Tecnológico del Uruguay - podrá hacerse incluso a zonas y puertos francos; el Ministerio de Industria y Energía en aquellos casos excepcionales debidamente justificados podrá autorizar la nacionalización o reexportación anticipadamente, previa inspección del Laboratorio Tecnológico del Uruguay; vencidos los plazos - si existieran saldos pendientes de exportación el Laboratorio



Tecnológico del Uruguay lo comunicará mediante testimonio a los organismos recaudadores correspondientes a efectos de que inicien de inmediato las acciones tendientes al cobro de los tributos, multas y recargos adeudados,

art. 9) el plazo indicado en el primer inciso del artículo 8o del presente decreto se contará desde la fecha de intervención de la solicitud de la importación en admisión temporaria por el Laboratorio Tecnológico del Uruguay.

art. 10) las empresas que habiendo importado mercaderías en admisión temporaria no hayan cancelado las mismas dentro del plazo de vigencia, deberán abonar los tributos de importación según las normas y el tipo de cambio vigente al día del vencimiento de la admisión temporaria a cualquiera se el destino ulterior de la misma; asimismo, deberán abonar a los respectivos organismos recaudadores una multa equivalente al 20 % del monto de los tributos aduaneros y recargo mensual a calcularse día por día desde la fecha de vencimiento y hasta la fecha en que los adeudos fueran canceladas; el recargo y su forma de aplicación serán equivalente a los fijados por el Poder Ejecutivo de acuerdo con el artículo 94 del Código Tributario.

art. 11) vencido el plazo establecido en el artículo 8o, la comercialización en el mercado interno no podrá hacerse efectiva sin la previa nacionalización total de los saldos pendientes, previo pago de las sanciones previstas en el artículo 10o; la venta en el mercado interno de dichas mercaderías sin el cumplimiento de lo preceptuado en el presente artículo, así como los faltantes de stock verificados por el Laboratorio Tecnológico del Uruguay, determinarán la inmediata suspensión preventiva en el régimen de admisión temporaria, y serán sancionadas con una multa equivalente al 100 % del valor CIF de la mercadería importada, además del pago de todos los gastos de nacionalización; la multa será aplicada y percibida por el Ministerio de Industria y Energía y su producto vertido a rentas generales; sin perjuicio de ello el Laboratorio Tecnológico del Uruguay en caso de entender que se ha configurado una infracción aduanera dentro del plazo de 10 días efectuará la denuncia ante la justicia competente a los efectos que pudieren corresponder; simultáneamente dicho organismo cursará comunicación al Ministerio de Industria y Energía y a los organismos recaudadores correspondientes, mediante testimonio de las actuaciones:

art. 12) ninguna empresa podrá importar bajo el régimen que se establece por el presente decreto sin haber regularizado las operaciones que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8o tengan el plazo vencido; las empresas que por tal concepto tuvieran deudas pendientes por tributos, multas o recargos, según se dispone en los artículos 10 y 11 no podrán usufructuar el régimen de admisión temporaria hasta la cancelación total de sus adeudos:

art. 13) la reiteración de nacionalizaciones o de reexportaciones o zonas y puertos francos de mercaderías importadas en admisión temporaria por parte de una misma empresa se considerará como una desviación del régimen, en consecuencia, las empresas incursas en esa desviación serán inhabilitadas para actuar bajo el sistema dispuesto por el presente decreto, por periodos que fijará el

Ministerio de Industria y Energía;

art. 14) los bienes importados en admisión temporaria que fueran reexportados a zonas y puertos francos no podrán ser importados nuevamente al país en dicho régimen:

art. 15) las empresas que operan en admisión temporaria a cualquier título (importador o exportador directo o indirecto) llevarán libros foliados, certificados previamente por el Laboratorio Tecnológico del Uruguay otros medios que éste determine donde se asentarán todos los movimientos (importación o exportación directa o indirecta) y serán mantenidos al día por las empresas; asimismo se registrarán los movimientos de volumen y destino de los productos obtenidos; cuando la registración a que se hace referencia en el inciso anterior no se encuentra al día con los movimientos de importación y exportación, el Laboratorio Tecnológico del Uruguay no intervendrá la solicitudes de importación en admisión temporaria:

art. 16) se encomienda al Laboratorio Tecnológico del Uruguay realizar inspecciones periódicas de stocks de bienes importados en admisión temporaria y de los rendimientos de sus consumos y en particular en todos los casos en que se configure morosidad en el régimen, las firmas industriales importadoras deberán dar las máximas facilidades para que esas inspecciones se realicen en forma inmediata, la falta de colaboración o cualquier otra forma de obstaculización de tales tareas por parte de las empresas determinará la suspensión inmediata por el Laboratorio Tecnológico del Uruguay de nuevas autorizaciones, sin perjuicio de otras medidas legales o reglamentarias que puedan corresponder:

art. 17) ninguna empresa que opere en admisión temporaria podrá ceder a cualquier título:

a) los bienes sin industrializar importados en dicho régimen, salvo los casos de los façones industriales que se reglamentan por el artículo 18o y los que el Laboratorio Tecnológico del Uruguay autorice expresamente;

b) los bienes industrializados para exportación indirecta sin la autorización del Laboratorio Tecnológico del Uruguay; las infracciones a lo dispuesto en el presente artículo serán consideradas como faltantes de stocks y se les aplicarán las sanciones previstas en el artículo 11:

art. 18) en el caso de façones industriales que sea necesario realizar fuera de la planta de la firma industrial importadora, éstos deberán presentarse en las solicitudes de importación en admisión temporaria y contar con la autorización del Laboratorio Tecnológico del Uruguay; la empresas, una vez obtenida la autorización prevista en el inciso anterior y en los literales a) y b) del artículo 17o efectuarán los movimientos de bienes mediante remitos y asentarán los mismos en los libros de admisión temporaria debiendo mantener esos documentos a disposición del citado organismo para su contralor:

art. 19) cuando una empresa solicita autorización ante el Laboratorio Tecnológico del Uruguay para

operar en el régimen de admisión temporaria y el procesamiento de los elementos a introducir sea realizado en un inmueble o con maquinaria perteneciente a cualquier título, a una empresa morosa se deberá:

a) adjuntar contrato de arriendo, subarriendo o documento que registre la relación jurídica que vincula las dos empresas,

b) prueba de la falta de vinculación patrimonial de las empresas arrendadoras y sus titulares y la empresa arrendataria y sus titulares;

c) constituir un depósito bancario o garantía bancaria sobre el monto de los tributos que gravarían la importación:

art. 20) las operaciones de admisión temporaria intervenidas por el Laboratorio Tecnológico del Uruguay al amparo del Decreto No 623/87 de 23-10-87, quedan sometidas a los plazos y a las condiciones establecidas por el presente decreto:

art. 21) se incorpora al decreto 5/84 del 4-1-84, sobre compensaciones de productos químicos sobrantes y faltantes importados en admisión temporaria, la opción de transferencia de saldos exportados en exceso de una admisión temporaria para otra operación con saldo pendiente del mismo producto e ítem NADI, dicha transferencia se realizará exclusivamente para las operaciones de una misma firma industrial importadora o en el caso en que la firma exportadora sea la misma tanto en la admisión temporaria que transfiere el exceso como en la que recibe el mismo:

art. 22) se exceptúa del régimen que se establece por el presente decreto las importaciones de metales preciosos, piedras preciosas, materias primas para la fabricación de explosivos y cualquier otro elemento cuya importación esté sujeta a reglamentaciones especiales de importación y contralor:

art. 23) podrán ser introducidas al país en el régimen de admisión temporaria, las materias primas a que se refiere el inciso a) del artículo 2o del presente decreto, que se reexporten sin un proceso substancial de transformación siempre que se genere ganancia de divisas, en estos casos no corresponderá el otorgamiento de los reintegros establecidos por la ley 13.268 de 9-7-64:

art. 24) el procedimiento de "toma de stock" (exportar antes de importar), se aplicará para aquellos casos en que el bien utilizado en la elaboración del producto a exportar, sea de origen importado; cuando se realice la importación de un bien para "reposición de stock", el mismo deberá ser de similares características y nivel de calidad que el utilizado para elaborar el producto exportado; los interesados en usufructuar el procedimiento de "toma de stock" deberán aportar al Laboratorio Tecnológico del Uruguay (LATU) previo a la exportación, los elementos que permitan verificar el cumplimiento de las condiciones mencionadas en el inciso anterior;

art. 25) se autoriza al Laboratorio Tecnológico del Uruguay a aceptar provisoriamente el permiso aduanero numerado sin desaduanar, como elemento probatorio de importaciones para respaldar el procedimiento de "toma de stock", las empresas deberán presentar el documento mencionado, con su desaduanamiento correspondiente, antes del vencimiento de la respectiva admisión temporaria, si así no lo hiciera, la "toma de stock" autorizada provisoriamente será anulada, no computándose las exportaciones realizadas entre la fecha de intervenida la solicitud de importación y la del cumplimiento de importación en admisión temporaria:

art 26) se derogan los decretos No 680/79 de 21-11-79, 623/87 de 23-10-87, 923/88 de 30-12-88, 547/89 de 22-11-89 y 57/90 de 7-2-90:

art 27) este decreto entrará en vigencia de su publicación en dos diarios de circulación nacional.

#### **4.4. Exportación Temporaria.**

Es, conforme al Código Aduanero Argentino, 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 al vencimiento del mencionado plazo (C.A. art 349).

La normativa aplicable es similar a la de la importación temporaria, pero cuando la mercadería hubiere 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 gravan la importación, los que se aplican sobre el mayor valor de la mercadería al momento de su reimportación (C.A. art 357). En los casos que estas mercaderías deban sufrir mermas como resultado del proceso al que fueren sometidas, si las tolerancias permitidas no estuvieran fijadas legalmente ni tuvieran previsto un régimen especial para su determinación, serán establecidas por el servicio aduanero con anterioridad al libramiento de la mercadería, a pedido del interesado, previa consulta a los organismos técnicos competentes. Este servicio determinará también la clasificación y valoración estimada de los residuos, los que, cuando son exportados (es decir, no reimportados) están sujetos al pago de los tributos correspondientes (C.A. art 361).

La documentación a presentar reviste características similares al despacho de importación temporaria, pero específica si la mercadería debe sufrir o no un proceso de elaboración en el exterior y, en su caso, el porcentaje de la cantidad exportada originalmente que debe retornar.

#### **4.5. Régimen de servicio industrial (FACON) (Argentina- Uruguay).**

La Comisión Monitora del Acuerdo de Complementación Económica Argentino-Uruguayo Nro 1

(ex CAUCE) estableció, en su acuerdo Nro 104, en base a los términos fijados en el Punto I.12 del Acuerdo de Colonia del 19 de mayo de 1985, un régimen referido al procesamiento en el territorio de una de las partes de materias primas o productos sin terminar procedentes de la otra parte, cuyas pautas más importantes son las siguientes:

- Los insumos que se utilicen serán suministrados en su totalidad por la Parte que haya utilizado el servicio industrial (facon), salvo las excepciones que en cada caso sean expresamente aprobadas por las autoridades competentes de ambos países.
- La salida y el ingreso de las mercaderías en el territorio de cada una de las Partes se hará en condiciones de exportación temporaria e importación o de importación temporaria y exportación, según corresponda, liberadas de todo gravámen y restricciones y sólo se exigirá operación cambiaria por el valor agregado incorporado.
- Las exportaciones que se realicen como resultado de un proyecto de servicio industrial no serán computadas a los fines de los cupos de importación que pudiera haber concedido la Parte receptora de la mercadería que ha cumplido con el procesamiento aprobado.
- Los proyectos de servicio industrial deberán ser presentados por los interesados ante la Oficina Conjunta y Permanente del Acuerdo de Complementación Económica Nro 1 (ex-CAUCE), la que elevará copia de los proyectos que se presenten a las autoridades de ambos países, que dispondrán de un plazo perentorio de 120 días para expedirse sobre los mismos.
- La Oficina Conjunta y Permanente del Acuerdo llevará un registro estadístico de las operaciones aprobadas e intervendrá el original de las facturas comerciales correspondientes a cada operación durante el período y por las cantidades o valores que se hubieren establecido en cada caso.

#### **4.6. Tránsito aduanero**

##### **4.6.1. Tránsito (Argentina)**

El Código Aduanero define la solicitud suspensiva de tránsito de importación como "aquella en virtud de la cual la mercadería importada, que careciere 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." (art. 296). La destinación de tránsito de importación 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 ulterior destinación, (art 297).

La destinación de tránsito de exportación es aquella en virtud de 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 ésta última. ( art. 374 del C.A.). La solicitud de destinación de tránsito de exportación se efectúa en la misma declaración por la que se requiere destinación de exportación y el servicio aduanero puede disponer la utilización de sellos y precintos, el empleo de custodia aduanera u otras medidas de control a fin de controlar que la mercadería sometida al régimen de tránsito de exportación sea la misma que la que arribe a la aduana de salida.

En el caso de tránsito de importación la mercadería no paga tributos, con excepción de las tasas retributivas de servicios pero, efectuándose el tránsito por vía terrestre, debe otorgarse una garantía a fin de asegurar el cumplimiento de las obligaciones que impone este régimen y si hubiere faltante de mercadería al llegar a la aduana interior o de salida o el medio de transporte no arribare a éstas, el transportista y su agente, en su caso, es considerado deudor principal de las correspondientes obligaciones tributarias, y como responsables subsidiarios del pago, en forma solidaria, los cargadores, los que tuvieren derecho a disponer de la mercadería y los beneficiarios del régimen de tránsito de importación.(C.A. arts 303, 304, 310, 311 y 312).

La solicitud de destinación suspensiva de tránsito terrestre por camión se efectúa en el formulario OM-1182-cumentación requerida y los trámites exigidos son distintos cuando se aplica el régimen de tráfico fronterizo.

- Aduana; despachante; Registro Nro; Importador; Registro Nro; Exportador/Remitente.
- Seguro total (pesos); Póliza de seguro Nro; Cía Aseguradora; Garantía Nro.
  
- Nombre Medio Transportador de Origen; año, medio, Registro Nro; fecha de entrada; nacionalidad; lugar de embarque; lugar de transbordo; fecha de embarque; giro medio transportador.
  
- País de procedencia; país de origen; Documento de Transporte Nro; Total de Bultos; peso neto; peso bruto; factura comercial Nro; marcas; números.
  
- Nombre del conductor; Documento de Identidad Nro; Registro Nro; camión/es Patente Nro/s; Tara/s; Aduana destino salida; Itinerario; plazo de arribo.
  
- Cantidad de envases; peso neto; cantidad de unidades; unidad de medida; precio oficial por unidad; precio oficial total en pesos; posición arancelaria NADI/NARALDI; país de origen; declaración de la mercadería por encuadre textual a la NADI.
  
- Valor en Aduana: FOB (en divisas); flete (en divisas); seguro (en pesos); ajuste (en pesos). Valores de factura. Liquidación (conceptos, importes). Bases tributarias (base imponible; base IVA; total a

pagar del ítem). Resumen de la Liquidación (Derecho; IVA; multa 1%). CIF total en pesos; base imponible total; total a pagar por multa; total a garantizar.

- Declaración jurada del despachante de que los datos consignados son exactos.

La garantía que se otorga es normalmente bancaria y la aduana consigna en la solicitud la verificación de la posición arancelaria y el valor declarado; los número de precintos; el nombre del conductor; la efectivización del control de la mercadería; la fecha de arribo a la aduana de salida; los días de retardo en el arribo, en caso de existir; la multa aplicable en este caso (1% diario); la cancelación de los pagos.

#### 4.6.2. Tránsito (Uruguay)

Conforme al artículo 56 del código Aduanero: "Se entiende por tránsito aduanero, el régimen por el cual las mercaderías que se encuentran sometidas a control de la Aduana, son transportadas dentro del territorio Aduanero, estén o no destinadas al extranjero".

Las operaciones de tránsito pueden dividirse en tránsito internacional y tránsito interno o nacional:

El primero consiste en el pasaje por un territorio aduanero, libre de todo gravámen, de mercaderías destinadas a otro territorio aduanero; puede realizarse por medio de una operación de trasbordo o de reembarque.

El segundo consiste en pasaje por un territorio, libre de todo gravámen de importación, de mercaderías extranjeras que se trasladan de una dependencia aduanera a otra para ser despachadas allí; puede realizarse por medio de una operación de trasbordo o de reembarque;

Como principio general las operaciones de tránsito-trasbordo y reembarque están regidas por la ley 661 de 22-6-861, pero deberá tenerse en cuenta las siguientes disposiciones que establecen:

##### convenios internacionales

en el GATT se legisla sobre la operación de tránsito en el artículo V que establece:

##### libertad

1) las mercancías (con inclusión de los equipajes), así como los barcos y otros medios de transporte serán considerados en tránsito a través del territorio de una parte contratante, cuando el paso por dicho territorio, con o sin trasbordo, almacenamiento, fraccionamiento del cargamento o cambio de medio de transporte, constituye sólo una parte de un viaje completo que comience y

termine fuera de fronteras de la parte contratante por cuyo territorio se efectúe; en el presente artículo, el tráfico de esa clase se denomina: "tráfico en tránsito".

2) habrá libertad de tránsito por el territorio de cada parte contratante para el tráfico en tránsito con destino al territorio de otra parte, contratante o procedente de él, utilice las rutas más convenientes para el tránsito internacional; no se hará distinción alguna que se funde en el pabellón de los barcos, en el lugar de origen, en los puntos de partida, de entrada, de salida o de destino, o en consideraciones relativas a la propiedad de mercancías, de los barcos o de otros medios de transporte.

3) toda parte contratante podrá exigir que el tráfico en tránsito que pase por su territorio sea declarado en la aduana correspondiente, sin embargo, salvo en el caso de inobservancia de las leyes y reglamentos de aduana aplicables, los transportes de esta naturaleza procedentes del territorio de otra parte contratante o destinados a él no serán objeto de ninguna demora ni de restricciones innecesarios y estarán exentos de derechos de aduana y de todo derecho de tránsito o de cualquier otra carga relativa al tránsito, con excepción de los gastos de transporte y de las cargas imputadas como gastos administrativos ocasionados por el tránsito de los servicios prestados.

4) todas las cargas y reglamentaciones impuestas por las partes contratantes al tráfico en tránsito procedente del territorio de otra parte contratante o destinado a él deberán ser equitativas, habida cuenta las condiciones del tráfico.

5) en lo que concierne a todas las cargas, reglamentaciones y formalidades relativas al tránsito, cada parte contratante concederá al tráfico en tránsito procedente del territorio de otra parte contratante o destinado a él, un trato no menos favorable que el concedido al tráfico en tránsito procedente de un tercer país o destinado a él.

6) cada parte contratante concederá a los productos que hayan pasado en tránsito por el territorio de cualquier otra parte contratante un trato no menos favorable que se les había concedido si hubiesen sido transportados desde su lugar de origen hasta el de destino sin pasar por dicho territorio, no obstante, toda parte contratante podrá mantener sus condiciones de expedición directa vigentes en la fecha del presente Acuerdo con respecto a cualquier mercancía cuya expedición directa constituya una condición para poder aplicar a su importación las tarifas arancelarias preferenciales o tenga relación con el método de aforo aduanero prescrito por dicha parte contratante, con miras a la fijación de los derechos de aduana.

7) las disposiciones de este artículo no serán aplicables a las aeronaves en tránsito pero sí se aplicarán al tránsito aéreo de mercancías (con inclusión de los equipajes).

#### ALADI

En el marco de ALADI también se adoptaron medidas tendientes al cumplimiento de normas comunes



entre las partes contratantes:

los principales básicos se asimilan en el determinado en el GATT.

#### Decreto de 30-4-35

"las mercaderías declaradas en " tránsito " para determinado puerto, por vía del de Montevideo, no pierden el carácter de "tránsito", cuando sean destinadas para otro puerto distinto al declarado anteriormente en los documentos de embarque"

#### Decreto de 2-7-47 (art.2)

" las mercaderías que llegen del país de origen con la documentación "en tránsito", podrán ser reembarcadas, cumplidos los requisitos y formalidades necesarios para esa clase de operaciones"

#### Operaciones de Tránsito a Zonas Francas

1) en las operaciones de tránsito a Zonas Francas, vía Montevideo, deberá hacerse constar con el permiso de Reembarque correspondiente, que las declaraciones relativas a nombre, domicilio, etc. del consignatario, coinciden con los datos establecidos en la documentación de origen presentada por la Agencia en ocasión de la llegada de las mercaderías a territorio nacional,

2) las certificación será extendida y firmada por la Agencia del buque transportador,

3) cuando el tránsito de Zonas Francas, se opere directamente por los puertos de Colonia o Nueva Palmira, la constancia será extendida en el permiso de reembarque, por la Aduana de la jurisdicción,

4) no se dará trámite a operación alguna de las mencionadas, sin el cumplimiento de los requisitos precedentes, los que serán exigibles pasados tres días hábiles de publicadas esta resolución en la Orden del Día de la Aduana.

#### **4.7. Tránsito Vecinal Fronterizo Automotor**

El régimen es común a ambos países estableciendo la O/D No 130/86 de 10-11-86:

El tránsito vecinal fronterizo automotor entre las localidades de Fray Bentos-Puerto Unzué, Paysandú-Colón y Salto-Concordia se rige por las siguientes disposiciones:

1) las receptorías de Aduana de Fray Bentos, Paysandú y Salto podrán autorizar el ingreso en régimen de Tránsito Vecinal Fronterizo de los automotores provenientes de las ciudades de Puerto

Unzué, Colón y Concordia, respectivamente, cuyo propietarios o usuarios autorizados se encuentran amparados a dicho régimen por la autoridades aduaneras argentinas.

2) la circulación de dichos vehículos podrá efectuarse en un radio de 50 Kms., desde el lugar de ingreso al país.

3) la permanencia de los vehículos en territorio uruguayo no podrán exceder las 72 horas sin perjuicio de las prórrogas que puedan otorgarse por causa justificada, por la autoridad aduanera.

4) será documento habilitante para el ingreso de los vehículos en régimen de Tránsito Vecinal Fronterizo el permiso de tránsito extendido por las respectivas autoridades argentinas.

5) las receptorías de Fray Bentos, Paysandú y Salto podrán autorizar el egreso, en régimen de Tránsito Vecinal Fronterizo de los vehículos empadronados en esas localidades, cuyos propietarios o usuarios este domiciliados en las respectivas localidades.

6) la permanencia del vehículo en territorio argentino no podrá exceder las 72 horas.

7) el no retorno al país del vehículo vencido el plazo otorgado o su prórroga, ameritará la suspensión del vehículo del presente régimen y, en caso de reincidencia, podrá excluirse a su propietario o usuario, del mismo.

8) los interesados en ampararse al presente régimen deberán inscribirse en la Receptoría de Aduana correspondiente, debiendo aportar documentación probatoria de su domicilio y propiedad o tenencia del vehículo.

9) verificado el cumplimiento de los requisitos exigidos, la Receptoría de Aduana respectiva, extenderá el permiso de Tránsito Vecinal Fronterizo que tendrá una vigencia de tres años a partir de la fecha de su otorgamiento; dicho permiso tendrá carácter personal y para un determinado vehículo.

10) las Receptorías de Aduana de Fray Bentos, Paysandú y Salto deberán remitir a sus similares de Puerto Unzué, Colón y Concordia, el duplicado de la solicitud de inscripción, para su debida registración.

11) las Receptorías de Aduana de Fray Bentos, Paysandú y Salto recepcionarán los duplicados de las solicitudes de inscripción que les envíen sus similares de Puerto Unzué, Colón y Concordia, a los efectos de los controles pertinentes.

12) si una persona posee varios automotores deberá inscribir cada uno de ellos, cuando varias personas estén legalmente habilitadas para conducir el mismo automotor deberán inscribirse en forma

individual.

13) cada persona autorizada por aplicación del artículo 12o deberá poseer un documento habilitante idéntico al del titular.

14) en el caso de que sustituyan los accesorios del vehículo declarados en la solicitud de inscripción o se incorpore algún accesorio nuevo, deberá ser declarado ante la Aduana autorizante.

## **5. TRAMITACION DE LA DOCUMENTACION.**

Así como la documentación tiene en los dos países marcadas similitudes, la tramitación que sigue la misma es parecida. En el caso argentino, que se toma como ejemplo, la documentación es presentada a la oficina de registro de la Aduana, la que la numera, si corresponde, y controla si están todos los datos requeridos, pasando luego a la oficina de valoración, donde se verifica la corrección del valor declarado de la mercadería. Luego la solicitud de permiso pasa a la contaduría donde se verifica la liquidación y el tipo de cambio aplicado. Finalmente vuelve a la oficina de registro, la que, acreditados los pagos, y si todo está en regla, concede la operación. La documentación es luego llevada al puesto de control, donde se procede a la verificación de la mercadería.

## **6. REGIMEN DE TRAFICO FRONTERIZO.**

La documentación requerida y los trámites exigidos son distintos cuando se aplica el régimen de tráfico fronterizo.

El capítulo décimo segundo de la Sección VI del Código Aduanero establece que el Poder Ejecutivo Nacional podrá establecer un régimen especial de importación y exportación para los pobladores de países limítrofes o del territorio nacional, que residan en la respectiva zona de frontera. Este régimen debe excluir la posibilidad de su utilización con fines comerciales o industriales y el Poder Ejecutivo podrá eximir total o parcialmente, a la mercadería incluida en el mismo, de la aplicación de ciertas prohibiciones de carácter económico y de los tributos que gravaren la importación para consumo de la mercadería comprendida en el mismo (C.A., artículos 578 a 580). La legislación uruguaya es similar.

En aplicación de estas disposiciones se ha establecido un sistema de "tráfico fronterizo" tendiente a satisfacer las necesidades de productos de uso personal o familiar y que no requiere de despacho aduanero ni de la intervención de otros organismos siempre que la mercadería esté acondicionada en envases de fábrica (cajas, paquetes, botellas, latas, etc.) que detenten las pertinentes marcas comerciales (Resoluciones 1490/89, 1490/89, etc de la A.N.A) y se ajusten a las disposiciones vigentes en cuanto a cantidades por personas y días en que se puede realizar el tráfico.

Están también sometidas a un régimen especial en materia cambiaria, denominado de Aduanas de Frontera, las exportaciones argentinas que se realizan a países fronterizos. Las exportaciones cuyo valor FOB, FOR o FOT declarado en australes no supere el equivalente a 2.000 dólares estadounidenses están eximidas de cumplimentar los requisitos cambiarios siempre que las personas de existencia visible o ideal que las realicen estén inscriptas como exportadoras y radicadas en jurisdicción de las Aduanas de Frontera. El régimen sólo ampara a las mercaderías de origen nacional y no exime del cumplimiento de los demás requisitos ni del pago de los gravámenes correspondientes a la operación (Resolución 789/89 de la ANA). También pueden realizarse exportaciones sin límite de monto si su pago se realiza en dólares estadounidenses billete, previamente negociados con la intervención del Banco de la Nación Argentina, Banco de la Provincia de Salta, de la Provincia de Jujuy, de la Provincia de Corrientes o de la Provincia de Misiones, quienes deben extender una notificación que actúa como refrendación bancaria para su verificación por parte de la Aduana (Resolución 788/89 de la ANA).

La Cámara de Diputados de la República Argentina ha dado media sanción, el 29 de septiembre de 1990, a un proyecto de ley sobre comercio de frontera por el que se autoriza el egreso de bienes de producción nacional, manufacturados, frutas y hortalizas regionales, por las Aduanas de Frontera, siempre que hubieren sido adquiridos en el área comprendida dentro de un radio de 50 km trazados desde la ciudad fronteriza correspondiente. El régimen es de aplicación a las empresas nacionales radicadas en dicha área que se encuentren habilitadas en el municipio local y figuren inscriptas en un registro que al efecto llevará la aduana y el egreso de mercadería no puede exceder de 3.000 kilos por día para los productos alimenticios manufacturados y frutihortícolas y una suma de australes equivalente a 10.000 dólares por mes para los demás bienes. La exportación no requiere la intervención de un despachante de Aduana y la documentación requerida se limita a una "factura de comercio fronterizo", sobre cuyo monto se aplica una tasa del 6,5% como único gravámen. Para el transporte de la mercadería no es necesaria habilitación para transporte internacional de la Subsecretaría de Transportes de la Nación y el mismo puede efectuarse en medios de transportes patentados o matriculados en el país fronterizo vecino.

Existe también un proyecto en la Cámara de Senadores que propone reemplazar los artículos 578 a 580 del Código Aduanero estableciendo un régimen especial de importación y exportación para las zonas de frontera. El tráfico podría tener un destino comercial o industrial, estaría exento del pago de derechos y se realizaría mediante un despacho simplificado. La operación se realizaría en moneda local del país y no podría exceder un monto mensual determinado.

## **7. AVANCES LOGRADOS EN LA OPERATORIA FRONTERIZA Y FUTURAS MODIFICACIONES EN EL MARCO NORMATIVO.**

La operatoria descrita enfrenta en la actualidad diversos tipos de dificultades derivadas de su

propia complejidad y de insuficiencias en materia de infraestructura, comunicaciones, disponibilidad de información y capacitación del personal aduanero, lo que se traduce en demoras que producen una significativa elevación de los costos.

Cabe subrayar sin embargo que los avances ya realizados en materia migratoria son muy importantes, al punto que, en cuanto al tránsito fronterizo de personas, no se detectan problemas significativos, si bien una mejor organización de la secuencia de las operaciones y, sobre todo, la entrega en la ruta, a una distancia considerable de los puestos de control, de los formularios necesarios para el tránsito de los vehículos, a fin de posibilitar su llenado antes del arribo a la Aduana, podría reducir aún más las demoras y posibilitar que, tal como está previsto, los pasajeros no tengan que descender del automotor para completar el trámite.

El nuevo Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, que no ha sido aún ratificado permitirá, a su vez, agilizar ciertas tramitaciones y solucionar una serie de problemas pendientes en la materia.

Implanta un "Documento de Idoneidad" (DI) que constituye un instrumento autosuficiente, probatorio de la concesión del permiso originario (art 22, inc 4 y apéndice 1); simplifica el trámite para la concesión del Permiso Complementario y estipula que en los casos de modificación de la flota o de renovación del permiso no es necesaria la emisión de un nuevo DI, bastando una comunicación vía télex o fax.

Aclara que el representante legal de la empresa en el país es solidariamente responsable del pago de las multas aplicadas a los conductores de los vehículos que hubieren incurrido en infracciones de tránsito, prohibiendo la retención de la documentación que acredita la habilitación del conductor (art 9).

Dispone que toda remesa de mercadería debe efectuarse con una "Carta de Porte Internacional-Conocimiento de Transporte Internacional (CRT)" que operará como documento único para el transporte internacional de carga por carretera.(art 28). El formulario bilingüe que se utilizará al efecto fué aprobado en la XVI Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur realizada en 1989 en Santiago de Chile (acuerdo 1.54), al igual que la "Reglamentación del Contrato de Transporte Internacional y las normas sobre la responsabilidad civil del porteador terrestre" (acuerdo 1.53). Se dispondrá de esta manera de un documento internacional único para las remesas de mercaderías y de una normativa uniforme referente al contrato de transporte y las responsabilidades derivadas de éste, que es instrumentado, precisamente, en la carta de porte internacional.

Establece, para el tránsito internacional de mercaderías, un documento único bilingüe, la DECLARACION DE TRANSITO ADUANERO (DTA).(art 28). Este documento sustituye la documentación nacional de tránsito y es emitido por la Aduana de partida, amparando el tránsito de la mercadería hasta la aduana de destino. El DTA elimina la intervención del Despachante de Aduana a efectos de

la tramitación de la declaración nacional de tránsito y suprime también, en este caso, la exigencia de presentación del Manifiesto Internacional de Carga, que es sustituido por la DTA.

El artículo 13 del Anexo I, referido a los aspectos aduaneros, estipula que "1.-Las empresas autorizadas para realizar el transporte internacional terrestre de carga están dispensadas de presentar garantías formales para cubrir los gravámenes eventualmente exigibles por las mercancías bajo el régimen de tránsito aduanero internacional y por los vehículos bajo el régimen de admisión temporaria. 2. Los vehículos de las empresas autorizadas, habilitadas para realizar transporte internacional de acuerdo al presente Acuerdo, se constituyen de pleno derecho como garantía para responder por los gravámenes y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables, que pudieran afectar tanto a las mercancías transportadas como a los vehículos que se admitan temporalmente en los territorios de los países". La adopción de este criterio implica una modificación importante respecto a la legislación actualmente vigente en la Argentina, pues elimina, en el caso de tránsito internacional, la garantía bancaria, que es onerosa.

*El artículo 27 autoriza el otorgamiento de permisos de carácter ocasional de pasajeros o cargas, que no pueden implicar el establecimiento de servicios regulares o permanentes y que requieren, salvo acuerdo, la conformidad del país de destino (apéndice 5).*

Se flexibilizan, además, las normas referentes al turismo en circuito cerrado al estipularse que a los efectos de la realización de un servicio de transporte de pasajeros de carácter ocasional en circuito cerrado, la autoridad competente del país bajo cuya jurisdicción se encuentra la empresa solicitante expedirá el correspondiente permiso, que no requerirá complementación por parte de las autoridades de transporte de los restantes países (Apéndice 4).

En materia de transporte propio, cuya definición no se modifica, el artículo 35 especifica que se registrará por un régimen especial que los países signatarios acordarán bilateral o multilateralmente, en el que se reglamentará la frecuencia, volúmenes de carga y cantidad de vehículos aplicables a dicha modalidad

El nuevo acuerdo incluye también una nueva normativa sobre seguros y un capítulo especial sobre transporte internacional de mercancías por ferrocarril (TIF) que determina los derechos y obligaciones entre los cargadores y las empresas y las de éstas entre sí, cubriendo el vacío normativo resultante de los Convenios entre empresas, que regulaban básicamente el intercambio de vagones y servicios. Dispone también la creación de una Cámara de Compensación de Fletes que es el órgano coordinador del Convenio entre las empresas ferroviarias y tiene la facultad de proponer el dictado de disposiciones complementarias.

Las nuevas normas significan un avance sustancial en materia de tráfico de tránsito; simplifican todo tipo de operaciones mediante la implementación de la Carta de Porte Internacional y otorgan mayor certeza a las relaciones jurídicas al delimitar las responsabilidades de los agentes del tráfico

internacional.

A ello se agrega el acuerdo arribado entre Brasil y Argentina en materia de supresión de cupos (acta suscripta en la reunión efectuada en Brasilia el 9 y 10 de octubre de 1990). El proyecto de Acuerdo sobre Reglamento Unico del TIC de Carga, aprobado en la reunión realizada por el Subgrupo Técnico 5, Transporte Terrestre del Grupo Mercado Común en Puerto Iguazú del 3 al 7 de diciembre de 1990, donde se estipula que los permisionarios deberán poseer, una capacidad de carga de 230 toneladas como mínimo; un tractor para cada dos semis o acoplados; instalaciones de uso para el servicio de transporte internacional proporcionales al parque móvil; no contar con unidades tractoras de una antigüedad mayor de cinco años, ni tener más de diez años los semi-remolques y acoplados y que el permiso ocasional para el transporte de un despacho de carga no podrá ser realizado por un operador no permisionario sino cuando los permisionarios no posean el tipo de vehículo necesario para esa carga. Debe mencionarse también el proyecto aprobado en la misma reunión sobre requisitos para la circulación del TIC, y que están en tren de elaboración los Reglamentos sobre Cargas Peligrosas; el de Servicios Fronterizos en Vehículos Menores y sobre Transporte de Carga Excepcional. Se está en presencia de sustanciales avances en materia de unificación de normas que es de suponer se harán extensivos al conjunto del cono sur.

Subsisten sin embargo, desde la óptica del proceso de integración fronteriza, problemas referidos al transporte propio y el turismo regional en circuito cerrado que serán analizados más adelante, en el marco de la problemática específica de las áreas de frontera.

## **8. PROBLEMAS EXISTENTES EN MATERIA DE DOCUMENTACION Y TRAMITE ADUANERO Y CURSOS DE ACCION**

La documentación y el trámite seguido en el área fronteriza para el tránsito de mercaderías son los dictados por las normas nacionales sobre comercio internacional, razón por la cual, salvo en las cuestiones estrictamente fronterizas, donde es posible aplicar un régimen de excepción, su modificación supone, en la mayoría de los casos, reformas en la legislación de fondo o en su reglamentación que serían aplicables a todo el territorio nacional. Se trata, por lo tanto, de una temática que excede, en principio, la propia al proceso de integración en el área fronteriza. Hay sin embargo una serie de aspectos que tienen una incidencia directa sobre las posibilidades de desarrollo de flujos comerciales entre actores situados a ambos márgenes de la frontera y que no es posible soslayar.

### **8.1. Intervención de múltiples organismos en la exportación e importación de mercancías.**

Se ha mostrado que las normas vigentes requieren autorizaciones por parte de diversos organismos en forma previa a la exportación o importación. En la medida que estos organismos no tienen delegaciones en la zona de frontera esto implica, además de las demoras y costos que acarrea

la obtención de estas autorizaciones, la exigencia de que el productor local o su representante realicen la correspondiente gestión en Buenos Aires, lo que obstaculiza el desarrollo de las operaciones de intercambio por parte de productores que tienen una inserción exclusivamente regional.

Las mencionadas disposiciones, basadas en su inmensa mayoría en la necesidad de asegurar un adecuado aprovisionamiento del mercado interno y de preservar la salud y seguridad de la población, están basadas, frecuentemente, en una filosofía de autorización "caso por caso" que no se corresponde con la fluidez que debe presidir el comercio internacional, constituyendo su cumplimiento, en muchos casos, una mera formalidad burocrática que absorbe recursos susceptibles de ser utilizados para realizar un control exhaustivo cuando éste es realmente necesario. Resulta por lo tanto imperativo pasar, en todas las hipótesis en que ello sea posible, a un sistema de autorizaciones mediante "listas positivas" que detallen las especificaciones técnicas de los productos que el organismo interviniente autoriza a exportar o importar, consignando, incluso, en caso de ser necesario, las marcas y modelos que cumplen con estas especificaciones. La inclusión del producto en esta lista autorizaría a la Aduana a proceder a su despacho sin necesidad de ningún trámite suplementario ante el organismo. Sería necesario, para una rápida implementación de esta medida, constituir una Comisión integrada por representantes de la Aduana y de los organismos interviniente que tuviera como misión elevar en un plazo perentorio un proyecto de reforma integral de las reglamentaciones vigentes que posibilite una reducción sustancial de los casos en que se requiere autorización previa. El proyecto a elaborar debería prever, para los productos que no sean eximidos de este requisito, el procedimiento a seguir para aprobar o denegar su incorporación a la lista de productos de libre comercialización, fijando plazos perentorios para el desarrollo de cada una de las etapas de ese procedimiento.

## **8.2. Duplicación de controles en materia fito-zoosanitaria**

Un caso especial de intervención previa es la requerida por la expedición de los certificados fito y zoosanitarios y la realización del análisis bromatológico, cuando este corresponde. Los certificados son extendidos, en el caso de la Argentina y Uruguay, por Sanidad Vegetal y Animal, que tienen delegaciones en la frontera, a diferencia de la Dirección Nacional de Química, que es la que realiza el análisis bromatológico en Argentina. Existe en esta materia una evidente duplicación de esfuerzos y controles que obsta a la agilización de los trámites y constituye una utilización irracional de los recursos de los países involucrados. Se impone al respecto avanzar en la unificación de las normas referentes a calidad y control para tender a establecer un sistema único de fiscalización sanitaria. Al respecto deberán tenerse en cuenta los proyectos en tren de elaboración en el subgrupo Técnico 5 del Grupo Mercado Común.



### **8.3. Problemas referidos al funcionamiento aduanero y la complejidad de la documentación y los trámites**

En la documentación que se presenta ante las autoridades aduaneras y de control se verifica la frecuente existencia de errores, que no siempre es posible salvar de manera inmediata y que ocasionan demoras. También se comprueba falta de sincronización en el arribo de la documentación a la frontera y la existencia de atrasos en la comunicación por parte de la Aduana Central de la ratificación de la refrendación bancaria. Estos hechos, así como la eventual omisión en el cumplimiento de algún requisito exigido por la legislación vigente, parecen difícilmente subsanables, atento la complejidad de la operatoria, con los medios actualmente disponibles.

En cuanto al funcionamiento de las Aduanas de la región es posible comprobar la existencia de serias dificultades para el proceso de la valorización de mercaderías que no son objeto de tráfico habitual. Estas dificultades son atribuibles a la carencia de personal altamente especializado y, sobre todo, de elementos de consulta respecto a los precios vigentes en el mercado internacional y a los denunciados en operaciones similares efectuadas en el territorio nacional. También existen dificultades en materia de determinación de la normativa aplicable en situaciones atípicas, lo que es atribuible a la falta de un adecuado sistema de registro de antecedentes e, incluso, a la falta de recepción de bibliografía y publicaciones especializadas en la problemática del comercio internacional.

Entorpece además la agilidad de las operaciones el hecho que, por comodidad, el Despachante, que atiende normalmente la carga de varios vehículos de diferentes empresas, reúne la totalidad de la documentación y la tramita en forma conjunta, entregándola cuando la totalidad de la misma se encuentra pronta para el despacho. A consecuencia de esto los trámites insumen un tiempo considerablemente mayor al que exigiría cada uno de ellos si se hicieren en forma individual.

Las demoras e inconvenientes que generan estos problemas son significativos; el proceso de control del valor de una mercadería puede insumir, por ejemplo, de diez a quince días.

A esto se suman dificultades de comunicación entre la Aduana y el puesto de control, que en el caso de Gualeguaychú se halla separado por una distancia de 35 kms, lo que también acarrea inconvenientes para la remesa de la documentación.

Este conjunto de problemas debe ser enfocado en forma unitaria mediante el empleo de la informática.

La región cuenta con tres pasos fronterizos enclavados dentro de un área económicamente homogénea y en la que existe un tráfico internacional aún no demasiado significativo, lo que la hace particularmente adecuada para la implementación de una experiencia piloto tendiente a lograr una sustancial simplificación y aceleración de los trámites, cuyos resultados serían luego susceptibles de ser extendidos a la totalidad del mercado común del cono sur.

La región tiene además la peculiaridad de que la operatoria aduanera se desarrolla de manera marcadamente distinta en ambos países. En principio, si se dejan de lado las intervenciones previas de diversos organismos, es posible realizar, en la zona fronteriza argentina, la documentación y los trámites requeridos por una importación o exportación; no ocurre lo mismo en la zona fronteriza uruguaya donde la Aduana funciona básicamente como una receptoría de la documentación elaborada y gestionada en Montevideo. Un adecuado sistema de informatización de las operaciones permitiría a los productores de ambos países realizar operaciones de tráfico internacional de mercaderías desde la frontera sin necesidad de introducir cambios sustanciales en la organización de la Aduana Uruguaya. Esto resulta imprescindible para el desarrollo de la integración económica y social de la región y justificaría, por sí mismo, el esfuerzo de implementar un sistema integrado de gestión informatizada de la frontera.

La solución de los problemas actualmente existentes en la zona en cuanto a información y comunicaciones requiere, finalmente, la creación de una red informática que podría utilizar, en gran medida, la estructura material necesaria para la gestión fronteriza, lo que potencia la utilidad de ésta e incrementa la eficacia de la inversión involucrada.

El proyecto que se propone sigue las líneas del esbozado en el estudio dirigido por el Dr Zaldueño sobre el "Corredor de Transporte Carretero de Cargas entre Argentina y Brasil por Paso de los Libres-Uruguaya (BID-INTAL, marzo de 1990), aunque el sistema a implementar es más complejo atento las características de la operatoria de la Aduana uruguaya; la existencia de tres puestos fronterizos que deberían estar intercomunicados entre sí y con la Aduana Central y la necesidad de que la red sirva también para satisfacer otros requerimientos de los productores de la zona.

El sistema estaría compuesto, a los fines del tráfico de transporte y de aduana, de una base de datos y de una red informática que la interconectaría con sus usuarios (diversos organismos nacionales intervinientes en la operatoria; transportadores y agentes de transporte; propietarios de las cargas y despachantes de aduana).

La base de datos contendría, entre otras informaciones:

- Requisitos a cumplir para cada tipo de operación.
- Inventario de transportadores permisionados, de vehículos habilitados, de despachantes de aduanas, de representantes de los transportadores y de otros usuarios.
- Registro de los códigos para el control del acceso al sistema y para la identificación de documentos, informes y usuarios.
- Archivos de documentos emitidos.

- Códigos arancelarios de cada país y tablas de equivalencias.

El funcionamiento del sistema permitiría que el transportador emita desde su terminal el MIC a fin de dar comienzo a una operación de carga. La validez del documento sería controlada por las autoridades pertinentes, que indicarían los errores u omisiones incurridos.

Aprobado el MIC se procede a su impresión en el "printer" del transportista o de su agente, y automáticamente se lo presenta en la pantalla de la terminal del Despachante de Aduana designado, a efecto de que inicie su intervención. El despachante ingresa entonces al sistema los datos requeridos en cuanto a los productos que integran la carga, impuestos y gravámenes a pagar, etc, iniciando el procedimiento de registro aduanero de la operación (el despachante puede interrumpir el procedimiento para efectuar consultas al sistema sobre las normas aplicables, procedimiento a seguir, etc).

El sistema controla los datos y verifica el estado de tramitación de los requisitos adicionales, tomando contacto al efecto con los organismos correspondientes; requiere la información suplementaria que necesita y finalmente comunica el otorgamiento del registro a fin que se inicie el transporte de la carga o el acceso a la aduana. Luego recibe la información correspondiente a los controles físicos de la mercadería y da paso, si corresponde, a la intervención de las autoridades del otro país fronterizo. Cabe subrayar que, como se desprende del análisis de la documentación requerida para los distintos tipos de operaciones por los dos países, los datos que se exigen son virtualmente los mismos, por lo cual el sistema ya tendría incorporados la mayoría de éstos, facilitando la prosecución de la operación.

Esta similitud en cuanto a los datos exigidos simplifica además la programación del sistema y posibilita la confección de una documentación uniforme en sus rasgos esenciales para los dos países. Esto constituye un resultado derivado pero significativo de la propuesta.

La utilidad básica del sistema es, sin embargo, que permite efectuar a través de la red informática todos los trámites y controles que no requieren la presencia física de la mercadería y que posibilita a los agentes intervinientes seguir el curso de la operación y recibir en tiempo oportuno copias válidas de los documentos necesarios. Al mismo tiempo la utilización de nodos de comunicación directa (modem) permitiría el acceso a otras bases de datos y la realización de consultas susceptibles de reducir radicalmente el tiempo necesario para la valorización de las mercaderías y para el establecimiento del procedimiento a seguir en casos atípicos.

La red informática prevista está basada en un acceso al sistema mediante código que restringe jerárquicamente su utilización. Esto permite diversificar su uso y que otros usuarios potenciales accedan a datos de su interés incluidos al efecto en la base.

Estudios más detallados deberían precisar el hardware necesario; la inversión que exigiría la rápida creación del software y la entrada en funcionamiento del sistema; y el marco institucional dentro del cual se podría implementar la iniciativa. Esta permitiría aumentar la eficiencia, rapidez y confiabilidad de la operatoria vigente y avanzar en la simplificación de los trámites, lo que, junto con la creación de un sistema adecuado de información para los productores de la zona, constituye un requisito ineludible para el progreso del proceso de integración. Este hecho, indicativo de su alta rentabilidad social, y el que la experiencia puede servir de base para la implementación de un sistema similar en el marco del mercado común lleva a pensar que, al menos en una primera etapa, podría ser desarrollado por la CODEFRO o una empresa binacional de carácter público creada al efecto, sin perjuicio de que el servicio mismo sea entregado en concesión.

#### **8.4. El visado consular**

Independientemente de las propuestas efectuadas resulta necesario arribar a un acuerdo referente a la inmediata supresión de las visas consulares. Su exigencia constituye un grave motivo de demora, sobre todo en el caso del tráfico que se dirige al Uruguay. Los camiones que arriban, por ejemplo, a Gualaguaychú en horas de la tarde deben esperar en la mayoría de los casos hasta la mañana subsiguiente para el visado de la documentación. La Cámara de Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay (CATIDU) y la Cámara de Asociaciones de Transportistas Argentinos de Carga Internacional (ATACI) han manifestado al respecto "que en actual estado del tráfico terrestre internacional ... y las comunicaciones directas e inmediatas entre los Organismos de Aplicación del Convenio, las visaciones consulares no sólo no se justifican sino que, además, motivan trámites, demoras y gastos negativos para los fines del mejor servicio al más bajo costo", lo que es exacto. Las responsabilidades asumidas por el transportador, el despachante de Aduana y los bancos intervinientes son además suficiente garantía de la autenticidad formal de la documentación comercial presentada, por lo cual la visación consular ha devenido, fundamentalmente, un medio de captación de recursos que, en caso de resultar imprescindibles, deberían ser captados de una forma que no implique, para los que los aportan, como la visación consular, gastos muchas veces superiores al monto de la tasa aplicada.

#### **8.5. La verificación de las mercaderías y vehículos**

En cuanto a la verificación de las mercaderías es posible comprobar que no se ha avanzado en el accionar integrado de las aduanas. Obsta a ello, sin duda, la existencia de diferencias en cuanto al encuadre arancelario de las mercaderías, pero también contribuye la existencia de disimilitudes de criterios y de modalidades operativas.

El problema arancelario sólo tendrá solución en el mediano plazo, con el avance del proceso de conformación de un mercado común. El sistema informatizado propuesto puede brindar, sin

embargo, información sobre equivalencias de posiciones arancelarias susceptible de reducir drásticamente las dificultades existentes. Pero para que el empleo de esta información posibilite un avance sustancial en las prácticas de control es necesario que la implementación del sistema esté acompañada de la organización de cursos de capacitación conjunta de los funcionarios de ambos países encargados del control físico de las mercaderías y de los vehículos.

El objetivo básico de estos cursos sería capacitar a los funcionarios en la aplicación de una metodología operativa uniforme para el control de las mercancías y los vehículos bajo la responsabilidad de un único funcionario perteneciente al servicio aduanero de cualquiera de los dos países. Una Comisión integrada por representantes de ambas aduanas debería ser encargada, desde ya, de la confección de esta metodología.

## **9. OBSTACULOS LEGALES A LOS EMPRENDIMIENTOS BINACIONALES**

Una vez analizados los problemas que hacen al tráfico internacional de personas y mercaderías, que tienen una incidencia directa sobre las posibilidades de desarrollo del proceso de integración, antes de entrar en la temática específica del área fronteriza, se impone analizar los obstáculos legales existentes en materia de inversión binacional y los cursos de acción a seguir para superarlos.

Se trata de una temática que hace tanto al proceso de integración entre los dos países como al del área en estudio.

En la Argentina las inversiones extranjeras se rigen por la ley 21.382, que ha sido objeto recientemente de sustanciales modificaciones.

Esta norma establecía la necesidad de la aprobación previa del Poder Ejecutivo cuando se realizaran en los siguientes sectores: a) Defensa y seguridad nacional; b) Prestación de servicios públicos, postales, de electricidad, gas y telecomunicaciones; c) Radioemisoras, estaciones de televisión, diarios, revistas y editoriales; d) energía; e) educación; f) entidades financieras y seguros. También era necesaria autorización cuando la inversión implicaba transformar en una empresa local de capital extranjero a una empresa nacional de cierta magnitud; cuando la inversión extranjera era de un monto superior a 20.000.000 de dólares o cuando su titular era un estado extranjero o una persona jurídica extranjera de derecho público. La ley 23.697 de Emergencia Económica derogó esta disposición y el artículo 2 del decreto 1225/89, que constituye una nueva reglamentación de la ley de inversiones extranjeras específica que "Los inversores extranjeros podrán efectuar inversiones en el país sin necesidad de aprobación previa, en iguales condiciones que los inversores domiciliados en el país, sujetos a las disposiciones que impongan las leyes que regulen la actividad a la cual destinen la inversión".

La ley 21.382 establecía también en su artículo 16 un impuesto especial a los beneficios adicionales provenientes de inversiones de capital extranjero, que se aplicaba cuando se abonaban

han obstaculizado la constitución, en la Argentina, de empresas binacionales, las que operan, en muchos casos, obviando la normativa existente mediante el uso de testaferrros u otros medios destinados a hacerlas aparecer como de capital nacional.

La suscripción, el 6 de julio de 1990, por los presidentes de ambos países, del TRATADO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UN ESTATUTO DE EMPRESAS BINACIONALES ARGENTINO-BRASILEÑAS sienta, empero, las bases para importantes avances en la materia.

El mismo establece que se entiende por empresa binacional aquella que cumpla simultaneamente con las condiciones de que: a) al menos el 80% del capital social y de los votos pertenezca a inversores nacionales de la Argentina y el Brasil, asegurándoles el control real y efectivo de la empresa binacional; b) que la participación del conjunto de los inversores nacionales de cada uno de los dos países sea, de por lo menos, el 30% del capital social de la empresa y c) que el conjunto de los inversores nacionales de cada uno de los dos países tenga derecho a elegir por lo menos un miembro de cada uno de los órganos de la administración y un miembro del órgano de fiscalización interna de la Empresa.(art 1, inc 2). Se consideran inversores nacionales: a) las personas físicas domiciliadas en cualquiera de los dos países; b) las personas jurídicas de derecho público de cualquiera de los dos países; y c) las personas jurídicas de derecho privado de cualquiera de los dos países, en las cuales la mayoría del capital social y de los votos, y el control administrativo y tecnológico efectivo, sea detentado, directa o indirectamente por los inversores indicados en los incisos a) o b) arriba mencionados (idem, inc 3).

Las Empresas Binacionales pueden tener como objeto cualquier actividad económica permitida por la legislación del país de su sede, salvo las limitaciones establecidas por disposición constitucional; deben tener su sede, necesariamente, en la Argentina o el Brasil y revestir una de las formas jurídicas admitidas por la legislación del país elegido para la sede social. Cuando la forma escogida fuese la de sociedad anónima, las respectivas acciones serán obligatoriamente nominativas, no transferibles por endoso (artículos 2 y 3).

Verificado el cumplimiento de los requisitos de la Empresa Binacional la Autoridad de Aplicación del país de la sede emitirá un Certificado Provisorio en el cual constará necesariamente el monto del capital social y la naturaleza y porcentajes de los respectivos aportes. Ante la presentación de este certificado ante la Autoridad de Aplicación del otro país se autorizará automáticamente la transferencia de los aportes de capital que estuvieran individualizados en dicho certificado. El ingreso de estos aportes estará eximido de cualquier restricción, arancelaria o para-arancelaria (art 4).

Las Empresas Binacionales tendrán en el país de su actuación el mismo tratamiento establecido o que se establezca para las empresas de capital nacional de ese país, aún cuando la mayoría del capital social pertenezca a inversores del otro país, en materia de: a) tributación interna; b) acceso al crédito interno; c) acceso a incentivos o ventajas de promoción industrial, nacional, regional o sectorial; y d) acceso a las compras y contratos del sector público. Los bienes y servicios producidos por las

utilidades -netas de impuestos a las ganancias- cuyo monto excediese, en términos anuales, el 12% del capital registrado. Este artículo fué derogado por la ley 23.757 (art 68).

Subsiste en cambio la obligación de registrar la inversión en la Registro de Inversiones Extranjeras y la estipulación de que el capital sólo puede ser repatriado a partir del tercer año cumplido de su ingreso al país, así como las facultades atribuidas al Poder Ejecutivo para limitar con carácter general la repatriación de capitales y la transferencia de utilidades líquidas al exterior (artículo 11 ley 21.382). Además, cuando se otorgan beneficios promocionales y la inversión es extranjera o está a cargo de una empresa local de capital externo debe tomar intervención la autoridad de aplicación de la ley 21.382 (ley 21.608, art 11).

La ley de impuesto a las Ganancias (ley 20.628, modificada por las leyes 23.260, 23.549, 23.658 y 23.760) establece, por su parte, en su artículo 69, que las sociedades de capital, por su ganancias netas imponibles quedan sujetas a una tasa del 20%, que se eleva al 36% en el caso de "los establecimientos comerciales, industriales, agropecuarios, mineros o de cualquier otro tipo, organizados en forma de empresa estable, pertenecientes a asociaciones, sociedades o empresas, cualquiera sea su naturaleza, constituidas en el extranjero o a personas físicas residentes en el exterior. No se aplica esta mayor tasa a las sociedades constituidas en el país, pero cuando las sociedades anónimas y las sociedades en comandita por acciones efectúan pagos de dividendos en efectivo o en especies, deben retener el 10% en el caso de beneficiarios residentes en el país que se identifiquen ante la entidad emisora y el 20% en el caso de residentes en el exterior que se identifiquen ante la entidad emisora (art 70). El artículo 90 del mismo cuerpo legal establece finalmente que, salvo en el caso de los dividendos, reglado por las normas a que se ha hecho referencia, "cuando se paguen beneficios netos de cualquier categoría a sociedades, empresas o cualquier otro beneficiario del exterior...corresponde que quien los pague retenga...el 36% de tales beneficios".

El carácter nacional o extranjero de la empresa y el hecho que las utilidades correspondan a inversores nacionales o residentes en el exterior no resulta, en consecuencia, irrelevante para la legislación argentina, pese a haber experimentado recientemente el régimen aplicable al capital extranjero una sustancial liberalización. La legislación uruguaya no establece en cambio diferencias basadas en la nacionalidad del capital.

La preocupación por eliminar las trabas susceptibles de obstaculizar la creación de empresas conjuntas argentino uruguayas que permitan un mejor aprovechamiento de ambos mercados e incrementen la capacidad competitiva de los dos países en los mercados internacionales (incisos c y d del artículo primero del Convenio de Cooperación Económica Argentino-Uruguaya) determinó que uno de los objetivos del CAUCE fuera "facilitar la creación y el funcionamiento de empresas binacionales" (inc d del art. 1). No se han producido, sin embargo, hasta el presente, avances sustantivos en el cumplimiento de este objetivo, habiéndose podido verificar que las normas vigentes y las frecuentes restricciones cambiarias en materia de exportación de capitales y remisión de utilidades

Empresas Binacionales gozarán de tratamiento prioritario, equiparado al de las empresas de capital nacional, en la instrumentación por ambos Gobiernos de las iniciativas bilaterales desarrolladas en el contexto del proceso de integración y cooperación económica (art. 5).

Los inversores de cada uno de los dos países en una Empresa Binacional establecida en el otro país tendrán derecho, luego del pago de los impuestos que corresponda, a transferir libremente a los respectivos países de origen las utilidades provenientes de su inversión y a repatriar sus participaciones en el capital social, y a repatriar sus participaciones en el capital social, observadas, en ésta última hipótesis, las disposiciones legales aplicables en cada país. Aún en caso de dificultades en los pagos externos, los Gobiernos de ambos países no aplicarán restricciones a los inversores en Empresas Binacionales para la libre transferencia de las utilidades netas que corresponda. (art. 6)

Los dos gobiernos tomarán las medidas necesarias para facilitar la movilidad entre ambos países del personal empleado por las empresas Binacionales, incluyendo: a) facilidades para obtener la autorización de permanencia temporaria o definitiva; y b) reconocimiento recíproco de títulos profesionales.

Se constituye un Comité Binacional Permanente de Implementación y Seguimiento del Estatuto de Empresas Binacionales, integrado por dos representantes del sector público de cada Estado y por dos representantes del sector privado de cada uno de los dos países. Este Comité tiene a su cargo impulsar y supervisar la implementación y la plena vigencia y eficacia en ambos países de medidas que faciliten la formación y funcionamiento de Empresas Binacionales y que garanticen el pleno acceso a los beneficios otorgados por el Estatuto, cuyo contenido y alcances interpreta.

Los Gobiernos de la República Argentina y de la República Federativa del Brasil se obligan, finalmente, a revisar en el plazo de cuatro meses, a partir de la entrada en vigor del Estatuto, el Convenio para Evitar la Doble Imposición y Prevenir la Evasión Fiscal con Respecto a los Impuestos sobre la Renta, firmado por ambos el 17 de mayo de 1980, para adecuarlo al contenido del Estatuto.

El Estatuto está basado en el proyecto elaborado en 1986 por el INTAL -bajo la dirección del Dr Eduardo White- para los Gobiernos de Argentina y Brasil a solicitud de la Secretaría de Industria y Comercio de la República Argentina.

La filosofía que presidió, en su momento, la redacción del proyecto fué establecer un cuadro jurídico de definiciones y medidas administrativas basadas en la discrecionalidad de los Poderes Ejecutivos para ejecutar actos de reglamentación o interpretación de normas legales, excluyendo cláusulas susceptibles de afectar los sistemas jurídicos de ambos países, como las referentes a doble imposición. (ver Estatuto de Empresas Binacionales. Propuesta de texto y Comentarios, BID/INTAL, pag 8). Sin embargo se ha optado, finalmente, por la firma de un Tratado sujeto a la correspondiente ratificación legislativa.



El mismo tiende, al igual que el proyecto original, a resolver los aspectos más críticos en relación a la constitución de las empresas binacionales (condiciones en que se realizarán las transferencias de recursos entre uno y otro país) y su funcionamiento (tratamiento a las empresas con capital extranjero y tratamiento cambiario e impositivo a los movimientos de fondos entre los dos países). En este sentido el tratado suscripto constituye un instrumento útil y es un material de referencia esencial para la elaboración de un tratado sobre el mismo tema entre la Argentina y el Uruguay.

Ello no obstante es necesario subrayar que si bien este tratado dá certeza a las inversiones en dos materias cruciales, como son las condiciones de transferencias de recursos y la remisión de utilidades (aunque en este último tema la redacción no es suficientemente explícita en cuanto al tratamiento impositivo), adopta una posición discutible en cuanto a la composición del capital de las empresas binacionales y omite toda referencia a las asociaciones empresarias, que pueden tener en la práctica tanta o más importancia que las empresas binacionales.

El Estatuto no excluye la existencia de empresas binacionales distintas a las que reglamenta, pero el régimen que establece sólo se aplica a las empresas cuyo composición de capital se ajusta a lo dispuesto en el artículo 1. Dos empresas transnacionales, radicadas una en la Argentina y la otra en el Uruguay, no podrían, por consiguiente, mediante la asociación de sus capitales, constituir una empresa binacional. Sin embargo, a la luz de la actual legislación argentina y uruguaya, los beneficios que tendría una empresa amparada por el Estatuto respecto a otra que no lo esté se reducirían a las garantías en cuanto a los aportes de capital y las remesas de utilidades que brinda el Estatuto, y, si su sede se encuentra en la Argentina y se efectúa una interpretación amplia del artículo 6, a la no aplicación de la tasa suplementaria sobre las ganancias que correspondan a los inversores uruguayos. No se perciben empero objeciones de fondo para que las garantías establecidas en el Estatuto se otorguen también, a fin de estimular las inversiones, a toda empresa constituida por capitales provenientes de los dos países, cualquiera sea la nacionalidad de los inversores, sin que ello implique, necesariamente, otorgarles un tratamiento igual que al capital nacional. Este podría estar sólo reservado a las empresas que reúnan las condiciones establecidas en el artículo 1 de Estatuto.

El problema es poco relevante en el contexto de la actual legislación Uruguaya y Argentina. Pero el avance del proceso de integración torna poco oportuna la sanción de un Estatuto referido exclusivamente a las empresas argentino-uruguayas. Es necesaria la elaboración de un Estatuto para las empresas del Mercosur y dadas las diferencias legislativas existentes, el principio de que tales empresas tengan un tratamiento idéntico al reservado al capital nacional pueda tener relevancia para la operatoria de los emprendimientos empresarios conjuntos en el marco del mercado común.

La política a aplicar respecto al capital extranjero es uno de los temas esenciales que deberá enfrentar la constitución del mercado común. La supresión de las barreras arancelarias en el interior del mismo y el establecimiento de un arancel común respecto a terceros países supone la adopción de una política única respecto al capital extranjero, a fin de evitar que un diferente tratamiento por parte de los países que integran el mercado común distorsione la asignación de recursos. Pero en tanto se

producen las definiciones políticas necesarias para ello sería importante que los acuerdos bilaterales reflejen adecuadamente las coincidencias ya alcanzadas en materia de tratamiento al capital extranjero y que, en el caso de Argentina y Uruguay, luego de las transformaciones experimentadas por la legislación del primer país, son significativas, puesto que el principio básico de ambas legislaciones es la igualdad de tratamiento al inversor nacional y el extranjero. Y en caso de adoptarse esta política común la asimilación de las "Comunitarias" a las empresas de capital nacional ejercerá idénticos efectos en la totalidad de los países que integran el MERCOSUR.

El Estatuto suscripto entre la Argentina y Brasil no hace, además, referencia a los contratos de colaboración empresaria, previstos tanto por la legislación argentina como por la uruguaya (ley Nro 16.060 del 4/9/79). El artículo 489 de la ley 16.016 establece que dos o más personas jurídicas podrán constituir un grupo de interés económico con la finalidad de facilitar o desarrollar la actividad económica de sus miembros o mejorar o acrecer los resultados de esa actividad y el artículo 501 de la misma ley autoriza, por su parte, que dos o más personas físicas o jurídicas se vinculen temporariamente constituyendo un consorcio para la realización de una obra, la prestación de determinados servicios o el suministro de ciertos bienes. La legislación argentina cuenta con disposiciones similares, si bien denomina agrupación de colaboración (artículo 367 de la ley 19.550 y sus modificatorias) al grupo de interés de la legislación uruguaya y designa como "uniones transitorias de empresas" (idem, art 377) a los consorcios.

En ambas legislaciones estos agrupamientos no son sociedades ni sujetos de derechos. Además los grupos de interés o agrupaciones de colaboración no persiguen, en cuanto tales, fines de lucro. Las ventajas económicas que genera su actividad deben recaer directamente en el patrimonio de las empresas agrupadas o consorciadas. No es éste el caso, en cambio, para la legislación argentina, de las uniones transitorias de empresas, que pueden perseguir fines de lucro. Los dos tipos de agrupamientos pueden desarrollar su actividad dentro o fuera del territorio nacional, y pueden formar parte de los mismos sociedades constituidas en el extranjero.

Los consorcios o uniones transitorias de empresas han tenido un importante desarrollo en el Uruguay y, en especial, en la Argentina y, junto con los grupos de interés o agrupaciones de colaboración, pueden jugar un papel destacado en la promoción, en terceros países, de la venta o distribución de productos o servicios producidos por empresas de la región y en la realización conjunta, por parte de empresas de ambos países, de obras o suministros determinados.

Estas agrupaciones dan lugar a aportes de capital y, al menos en el caso de las uniones transitorias de empresas, a remesas de utilidades, sin que se observen razones serias para su exclusión del Estatuto. En el informe donde se comentan los principios que han presidido la elaboración del Estatuto se indica que éste habla de "empresas" y no de "proyectos" o "emprendimientos comunes" porque la constitución de empresas de propiedad común "es la forma más profunda y estable de puesta en conjunto de recursos en proyectos de inversión y al mismo tiempo la que plantea mayores esfuerzos y dificultades de orden económico y legal, Otras formas de

cooperación más "suaves", como las uniones transitorias, los acuerdos de tecnología, los acuerdos de subcontratación, parecen sufrir menos inconvenientes que la constitución de empresas binacionales" (obra citada, pag 9). Pero, por una parte, no parece posible asimilar relaciones tan disímiles como una unión transitoria de empresas y un acuerdo de tecnología y, por otra parte, el afán de solucionar los problemas que plantean "mayores esfuerzos y dificultades" no puede llevar a dejar de lado otros quizás menos arduos pero que, como estos tipos de agrupamientos, pueden coadyuvar en forma mucho más acelerada al desarrollo del proceso de integración.

Las razones expuestas, a las que se suma la necesidad de profundizar el estudio de los problemas referidos a la doble imposición, llevan a considerar imprescindible la realización de un estudio tendiente a elaborar, a la luz de los antecedentes existentes y los problemas planteados, el texto de un Tratado referente al Estatuto de los emprendimientos empresarios conjuntos en el MERCOSUR.

#### **10. PROBLEMAS ESPECIFICOS DEL AREA FRONTERIZA**

Una característica de las áreas fronterizas es, sobre todo en la región estudiada, el desarrollo de una creciente interrelación cultural y turística a medida que se han removido los obstáculos al tráfico de personas y vehículos, y el fuerte impacto ejercido por las cambiantes relaciones de precios, resultado de las fluctuaciones en las tasas de cambio, sobre el tráfico que efectúan los habitantes de la zona de bienes destinados a su propio consumo. La situación fronteriza de las poblaciones no se traduce, en cambio, en formas de complementación e integración de sus actividades productivas. En cierto modo su ubicación geográfica es, a estos fines, irrelevante. El tráfico de mercaderías se encuentra regido por las normas propias del comercio internacional y reviste, básicamente, la forma de un intercambio que tiene por destino la totalidad de los respectivos mercados nacionales, razón por la cual se orienta hacia los grandes centros de distribución y transformación productiva, constituyendo la zona de frontera un mero lugar de tránsito.

El proceso de integración económica del área fronteriza requiere, por lo tanto, no sólo una simplificación sustancial de la documentación y trámites que hacen al comercio internacional, que ha de revertirse en una mayor facilidad para los intercambios locales, sino también la elaboración de una normativa específica tendiente a solucionar los problemas propios del área y que, ello no obstante, no suponga la conformación de una "región binacional" jurídicamente aislada del resto del territorio de los países que la integran. Esto subraya las dificultades que es menester enfrentar, para lo cual se efectúa un conjunto de propuestas que deberían instrumentarse en un único tratado que haría descansar en una misma Autoridad de Aplicación, que podría ser la CODEFRO, la responsabilidad de su instrumentación y control.

### 10.1. El problema del comercio fronterizo.

Los Códigos Aduaneros de Argentina y Uruguay prevén un régimen especial de tráfico fronterizo del que pueden prevalerse los habitantes de la zona para la adquisición de bienes destinados a su propio consumo o el de su familia. El desarrollo del proceso de integración y complementación económica requiere el establecimiento de un régimen especial que simplifique también sustancialmente el tráfico fronterizo de mercaderías producidas en la región.

El régimen "de comercio fronterizo" se aplicaría exclusivamente a productos primarios de origen mineral, animal o vegetal, a bienes intermedios y a bienes finales elaborados con materia prima nacional, que hubieren sido producidos en un radio de 50 kms a partir de la línea fronteriza entre los dos países.

Serían beneficiarias del mismo las personas físicas que tuvieran su domicilio habitual y permanente en el área y las personas jurídicas cuyo establecimiento principal estuviere en el área y cuyos socios que representen el 50% del capital tengan domicilio en la misma; y que, además, tuvieran una antigüedad mínima en su domicilio de dos años; estuvieren habilitadas para ejercer el comercio e inscriptas en un registro especial que al efecto instrumentará la aduana.

El destino de la mercadería podría ser comercial o industrial y el monto susceptible de ser exportado o importado mensualmente por cada beneficiario sería, para cada tipo de mercadería, fijado por la Autoridad de Aplicación de tal manera que el tráfico no exceda las necesidades del área.

Las transacciones amparadas en éste régimen estarán exentas del pago de los derechos de exportación y exportación, de estadística y de cualquier otro gravámen o tasa aplicable al comercio exterior y eximidas de cumplir los requisitos cambiarios. Pero pagarán todos los impuestos internos, no estarán sujetas a reintegro alguno y no podrán beneficiarse con ningún régimen de promoción de exportaciones. La operación no requerirá la intervención de un despachante de Aduana y se efectuará con una "factura de comercio fronterizo" cuyas características y datos mínimos se especificarán en el tratado. Será acompañada de un certificado de origen regional cuya emisión se sujetará a las normas y procedimientos establecidos en el marco del Acuerdo de Complementación Económica Nro 1 (ex-CAUCE) para la emisión de los certificados de origen. La aduana verificará el cumplimiento de estos requisitos y la observancia de los montos autorizados.

El transporte de las mercaderías sujetas a este régimen podrá efectuarse en vehículos no autorizados para el tráfico internacional siempre que sean propiedad del beneficiario y se encuentren inscriptos en el Registro que se habilitará al efecto, para lo cual se exigirá que cuenten con las condiciones técnicas necesarias para este tráfico.. El recorrido total a efectuar por estos vehículos no podrá exceder los 200 kms. El beneficiario podrá contratar, en los casos que establezca la reglamentación, vehículos propiedad de terceros que cuenten con las condiciones requeridas; sean inscriptos al efecto y operen bajo la responsabilidad del beneficiario.

El régimen de transporte propuesto será encuadrado dentro de lo previsto en el artículo 23 del C.T.I.T. (artículo 35 del nuevo convenio) que establece que las partes podrán acordar un régimen especial y la respectiva reglamentación para el transporte propio. Este acuerdo implicará el establecimiento de un régimen especial para el tráfico de frontera, que es distinto, en cuanto a sus exigencias técnicas, por los volúmenes transportados y las distancias recorridas, al tráfico internacional reglado en detalle por el C.T.I.T.

## **10.2. Exportaciones e Importaciones transitorias y facon industrial.**

El régimen de facon establecido en el marco del ex-CAUCE, al que se ha hecho referencia, está concebido para operaciones de magnitud susceptibles de requerir un estudio exhaustivo de su conveniencia desde el punto de vista de las respectivas políticas nacionales. El largo lapso previsto para la decisión de los organismos intervinientes indica, no obstante, la necesidad de simplificar y acelerar el mecanismo previsto. Pero, independientemente de ello, resulta necesario establecer un mecanismo mucho más ágil para operaciones de poca envergadura relativas al procesamiento de materias primas producidas en la región y destinadas al consumo local. También resulta necesario simplificar las normas relativas a las exportaciones o importaciones temporarias, especialmente de bienes de capital, ya que se ha podido verificar que la intervención de los organismos técnicos correspondientes acarrea demoras de varios meses.

En esta perspectiva sería conveniente acordar un sistema simplificado de facon que tendría un tope en cuanto al monto involucrado y se aplicaría sólo a bienes originarios de la región. En este caso la operación estaría exenta del pago de derechos sobre el mayor valor agregado y se efectuaría sin necesidad de intervención de organismos técnicos y conforme al régimen establecido para el comercio de frontera. La reglamentación establecerá los datos a consignar en la "factura de comercio fronterizo" a efectos del control aduanero y fiscal.

También se establecería un sistema simplificado de exportación e importación temporaria destinado a facilitar una mejor utilización de los bienes de capital existentes en la región y cuyos beneficiarios deberían cumplimentar las mismas condiciones previstas para la intervención en el comercio de frontera. El empleo de los bienes exportados bajo éste régimen debería efectuarse en la región, bajo pena de la aplicación de sanciones por la Autoridad de Aplicación y la reimportación realizarse en un lapso considerablemente más breve que el previsto por la legislación actualmente vigente en ambos países.

El transporte de las mercaderías se realizaría mediante vehículos propios de conformidad a lo estipulado para el régimen de comercio fronterizo.

### **10.3. Operatoria de las empresas que desarrollan un proceso productivo binacional.**

El desarrollo del proceso de integración tiene como uno de sus ejes fundamentales la concreción de proyectos que suponen la exportación de materia prima desde uno de los países para su transformación en el otro y su posterior exportación a terceros países.

Esta operatoria supone un flujo interfronterizo de carga permanente y muy significativo, al que sería posible aplicar también, cuando los trayectos no excedan los 200 kms, el régimen de transporte establecido para el comercio fronterizo.

Asimismo, el tránsito aduanero de las mercaderías podría verse facilitado por el otorgamiento de despachos cuyo embarque pueda escalanarse a lo largo de un lapso sustancialmente mayor que el permitido por la actual legislación (en la Argentina para el despacho de exportación el plazo es de 45 días), de manera que el trámite aduanero se limite a la verificación de las características y la cantidad de mercadería transportada. El otorgamiento de este mayor plazo no incidiría sobre el monto de las tasas, derechos e impuestos a abonar ni sobre los plazos de pago vigentes para los mismos, pues el pago se efectuaría periódicamente mediante liquidaciones especiales.

### **10.4. Régimen fronterizo para la complementación de servicios en materia de salud.**

La creciente complejidad de los equipos requeridos para el diagnóstico y el tratamiento médico obliga a eliminar los obstáculos legales que impiden un uso racional de los mismos en el área fronteriza.

La legislación existente en materia de obras sociales y mutuales impide la utilización de laboratorios y equipos que operan fuera del territorio nacional. Esto determina que dos ciudades, situadas una frente a otra en la costa del río Uruguay, deban duplicar su equipamiento médico, con la consiguiente elevación de costos, o renunciar a poseer cierto tipo de equipo sofisticado cuya utilización sería posible en caso de ser empleado en la atención de la población que habita ambos márgenes del río.

Los aspectos legales involucrados en el problema son complejos, pues atañen tanto a las reglamentaciones vigentes en materia de salud y de prestación de servicios sanitarios, como al reconocimiento por un país de la validez de los títulos profesionales expedidos por el otro. Una solución de los mismos en el marco de un tratado que regle todo lo referente a las relaciones en materia de salud entre los dos países podría exigir un tiempo considerable. Pero por vía de una reglamentación de excepción podría asegurarse, probablemente, que los habitantes de una ciudad utilicen los equipos y laboratorios existentes en una ciudad ubicada al otro lado de la frontera.

Una Comisión integrada por representantes de la autoridad sanitaria de ambos países debería

explorar en un plazo perentorio esta posibilidad y, en caso que la descarte, esta materia debería ser incluida en el tratado destinado a reglar los problemas propios de la región fronteriza.

## **11. PROPUESTAS**

En este capítulo se presentan las propuestas referidas a facilitación, desregulación y simplificación de las operatorias de Comercio, Producción y Transporte en el área fronteriza y está constituida por cuatro áreas de trabajo.

### **11.1. Establecimiento de un sistema integrado de tramitación y control aduanero.**

Esta propuesta está compuesta de dos proyectos: El Establecimiento de un Sistema Integrado de Tramitación y de un Control Integrado de Mercaderías y Vehículos.

#### **11.1.1. Implementación de un sistema integrado de tramitación y control de aduana**

a) Estado actual de la operatoria en los puestos fronterizos argentino-uruguayos. En los dos países la multiplicidad de agentes y organismos intervinientes, la complejidad de la documentación y diversas carencias organizativas determinan una operatoria lenta y de plazos a menudo no previsible, a lo que se suma la duplicación de documentación, de trámites y de controles resultante de la total ausencia de articulación en el operar de las aduanas.

b) Objetivo: Facilitar y agilizar la operatoria mediante un sistema integrado que permita coordinar la intervención de los distintos agentes y organismos; evitar reiterados requerimientos de una misma información; centralizar en la frontera la emisión de la documentación necesaria para el tráfico; brindar en forma y tiempo oportuno a los agentes y organismos la información imprescindible para el fluido y correcto desarrollo de la operatoria y posibilitar la simplificación y unificación de los documentos y los trámites exigidos.

c) Descripción de la propuesta: Establecimiento de un sistema integrado de gestión que se apoye en la existencia, en cada uno de los puestos fronterizos, de una base de datos y de una red informática interconectada con los usuarios del sistema (diversos organismos nacionales intervinientes en la operatoria; transportadores y agentes de transporte; propietarios de las cargas y despachantes de aduana).

La base de datos contendría, entre otras informaciones:

- Requisitos a cumplir para cada tipo de operación.

- Inventario de transportadores permitidos, de vehículos habilitados, de despachantes de aduanas, de representantes de los transportadores y de otros usuarios.

- Registro de los códigos para el control del acceso al sistema y para la identificación de documentos, informes y usuarios.

- Archivos de documentos emitidos.

- Códigos arancelarios de cada país y tablas de equivalencias.

El funcionamiento del sistema permitiría que el transportador emita desde su terminal el MIC a fin de dar comienzo a una operación de carga. La validez del documento es controlada por las autoridades pertinentes, que indicarán los errores u omisiones incurridos.

Aprobado el MIC se procede a su impresión en el "printer" del transportista o de su agente, y automáticamente se lo presenta en la pantalla de la terminal del Despachante de Aduana designado, a efecto de que inicie su intervención. El despachante ingresa entonces al sistema los datos requeridos en cuanto a los productos que integran la carga, impuestos y gravámenes a pagar, etc, iniciando el procedimiento de registro aduanero de la operación (el despachante puede interrumpir el procedimiento para efectuar consultas al sistema sobre las normas aplicables, procedimiento a seguir, etc).

El sistema controla los datos y verifica el estado de tramitación de los requisitos adicionales, tomando contacto al efecto con los organismos correspondientes; requiere la información suplementaria que necesita y finalmente comunica el otorgamiento del registro a fin que se inicie el transporte de la carga o el acceso a la aduana. Luego recibe la información correspondiente a los controles físicos de la mercadería y da paso, si corresponde, a la intervención de las autoridades del otro país fronterizo.

Los datos requeridos para los distintos tipos de operaciones por los dos países son virtualmente los mismos, por lo cual el sistema ya tendría incorporados la mayoría de éstos, facilitando notoriamente la prosecución de la operación.

La similitud en cuanto a los datos exigidos simplifica además la programación del sistema y posibilita la confección de una documentación uniforme en sus rasgos esenciales para los dos países. Esto constituye un resultado derivado pero significativo de la propuesta.

La utilidad básica del sistema es, sin embargo, que permite efectuar a través de la red informática todos los trámites y controles que no requieren la presencia física de la mercadería y que posibilita a los agentes intervinientes seguir el curso de la operación y recibir en tiempo oportuno copias válidas de los documentos necesarios. Al mismo tiempo la utilización de nodos de comunicación



directa (modem) permite el acceso a otras bases de datos y la realización de consultas susceptibles de reducir radicalmente el tiempo necesario para la valorización de las mercaderías y el establecimiento del procedimiento a seguir en casos atípicos.

La red informática prevista está además basada en un acceso al sistema mediante código que restringe jerárquicamente su utilización. Esto permite diversificar su uso y que otros usuarios potenciales accedan a datos de su interés incluidos al efecto en la base.

El proyecto sigue las líneas del esbozado en el estudio dirigido por el Dr Zalduendo sobre el "Corredor de Transporte Carretero de Cargas entre Argentina y Brasil por Paso de los Libres-Uruguaiana (BID-INTAL, marzo de 1990), aunque el sistema a implementar es más complejo atento las características de la operatoria de la Aduana uruguaya; la existencia de tres puestos fronterizos que deberían estar intercomunicados entre sí y con la Aduana Central y la necesidad que la red sirva también para satisfacer otros requerimientos de los productores de la zona.

d) Estudios complementarios: La implementación del sistema requiere los siguientes estudios que servirán de base para la suscripción, por ambos gobiernos de un acuerdo destinado a su concreción.

d) 1. Diseño del proyecto: El estudio determinará el hardware requerido y su costo; la inversión necesaria para la creación del software y la entrada en funcionamiento del sistema en cada uno de los pasos y una estimación de los costos operativos.

d) 2. Definición del marco institucional: El estudio calculará, para cada paso fronterizo, los ingresos que puede obtener el sistema mediante cobro a los usuarios y, teniendo en cuenta este dato y los costos operativos estimados en el diseño del proyecto, definirá distintas alternativas en cuanto a las características que puede revestir el organismo que tenga a su cargo la gestión del sistema.

d) 3. Análisis del sistema operativo. Se precisará el detalle de la información a incorporar a la base de datos; la secuencia de las operaciones; los mecanismos de emisión y control de la documentación y la articulación del flujo de información entre las aduanas. Una vez implementado el sistema se procederá a un examen periódico de los avances logrados, los problemas subsistentes y las medidas necesarias para su solución.

#### 11.1.2. Control integrado de las mercaderías y de los vehículos

a) Estado de avance en materia de control integrado de las mercaderías y los vehículos. Pese a que el control se realiza en un mismo ámbito físico, éste es realizado en forma separada por funcionarios de cada uno de los países, impidiendo mayores avances en la unificación de los controles

la existencia de diferencias en el encuadre arancelario de las mercaderías y disimilitudes de criterios y de modalidades operativas.

b) Objetivo: Evitar las demoras y duplicaciones de trámites derivados de la ausencia de un accionar integrado en materia de control físico de las mercaderías y vehículos,

c) Descripción de la propuesta: Conclusión de un Acuerdo sobre la constitución de una Comisión, integrada por representantes de ambas aduanas, para la confección de una metodología operativa uniforme para el control de las mercancías y los vehículos bajo la responsabilidad de un único funcionario perteneciente al servicio aduanero de cualquiera de los dos países y la organización de cursos de capacitación conjunta de los funcionarios de ambos países encargados de esa tarea.

d) Estudios complementarios:

d) 1. Confección de una metodología uniforme para el control de las mercaderías y de los vehículos. El estudio, que servirá de base para la discusión de la Comisión, tendrá por objeto a) analizar las reglamentaciones, resoluciones, directivas, etc que establecen la operatoria de control en cada uno de los países; b) delimitar las diferencias derivadas de la distinta normativa y las que son imputables a modalidades de organización o de interpretación de las normas; c) identificar los obstáculos más relevantes para la efectivización de un control unificado; d) proponer, previa consulta a las autoridades aduaneras de los dos países y a los usuarios, las medidas necesarias para superar estos obstáculos y redactar un proyecto de metodología uniforme para el control de las mercaderías y de los vehículos.

d) 2. Lección de un manual de control único: El estudio tendrá por objeto elaborar, una vez suscripto el acuerdo relativo a la unificación de los controles, un texto con una explicación detallada y sencilla de la nueva operatoria y que reúna la totalidad de la información necesaria para su implementación por el personal afectado a la misma. En la redacción del texto se tendrá en cuenta la puesta en marcha, o no, del sistema de gestión integrado, adecuando, en función de ello, la operatoria prevista; la información a incorporar al texto y su forma de presentación.

d) 3. Curso de capacitación: Estará destinado a entrenar a los funcionarios de los dos países en la aplicación de la nueva operatoria, utilizando al efecto "el manual de control único".

## **11.2. Propuestas referentes a la modificación de los procedimientos de comercio exterior.**

Esta propuesta está compuesta de cinco proyectos: Reducción de las intervenciones administrativas en las operaciones de comercio exterior, Supresión del visado consular, Desregulación y agilización del comercio fronterizo, Régimen simplificado de exportaciones e importaciones transitorias y de façon industrial para el área de frontera y Régimen de excepción para las

exportaciones de las empresas que realizan un proceso productivo binacional.

#### 11.2.1. Reducción de las intervenciones administrativas en las operaciones de comercio exterior.

a) Estado actual en materia de intervenciones administrativas en las operaciones de comercio exterior: Intervención, en ambos países, de múltiples organismos. Tiene por objeto, en la mayoría de los casos, proteger el aprovisionamiento del mercado interno y la salud de la población, pero traba significativamente la operatoria relacionada con el comercio exterior y exige la realización de trámites fuera de la zona de frontera.

b) Objetivo: Eliminar las intervenciones en todos aquellos casos en que no subsistan las razones determinantes de su implantación; simplificar el procedimiento en los casos de las intervenciones que no sean susceptibles de supresión y evitar la duplicación de controles.

c) Descripción de la propuesta: Conclusión de un acuerdo referente a la constitución, por cada gobierno, de una Comisión integrada por la Aduana y representantes de los organismos intervinientes. Estas Comisiones deberán: a) proponer la eliminación de las intervenciones respecto a las cuales consideren que no existen razones suficientes para su subsistencia; b) justificar la necesidad de las que estimen deben continuar y c) proponer, para éstas últimas, reformas a las reglamentaciones vigentes que permitan simplificar la tramitación y, especialmente sustituir el otorgamiento de permisos para cada operación por listas positivas. Estas establecerán las especificaciones técnicas de los productos que los organismos intervinientes autorizan a importar o exportar, consignando, en caso necesario, las marcas y modelos que cumplen con esas especificaciones. La inclusión del producto en esa lista autorizará a la Aduana a proceder a su despacho sin necesidad de ningún trámite suplementario.

Los gobiernos se comprometerán a analizar en forma conjunta las propuestas de estas Comisiones a fin de unificar, cuando sea posible, las normas aplicables y evitar la duplicación de controles y trámites.

d) Estudio complementario: Elaborar, a fin que sirva de base para la discusión de las Comisiones, una propuesta referente a: a) las intervenciones a eliminar en cada uno de los países; b) las modificaciones a introducir en la reglamentación o la implementación de las que se estime necesario subsistan; y c) las normas o procedimientos que es necesario unificar a fin de evitar la duplicación de controles o trámites administrativos en las relaciones comerciales entre los dos países.

#### 11.2.2. Supresión del visado consular.

a) Incidencia de la visación consular sobre la operatoria fronteriza. La exigencia de visado de la documentación se traduce frecuentemente, sobre todo del lado argentino de la frontera (la mayoría de las visaciones referentes a mercadería uruguaya con destino a la Argentina se realiza en

Montevideo) en una espera que, según la hora de arribo del vehículo de carga, puede superar las doce horas, con la consiguiente elevación del tiempo y costo del transporte internacional.

b) Objetivo: Eliminar los obstáculos operativos que genera el visado consular de la documentación.

c) Descripción de la propuesta: Conclusión de un acuerdo referente a la supresión del visado consular y a la forma de percepción de los ingresos actualmente recaudados por esa vía.

d) Estudio complementario: Análisis de distintas alternativas de percepción de tasas consulares. Tendrá por objeto efectuar un análisis, que será elevado a ambos gobiernos, de distintas alternativas de percepción de los ingresos derivados del visado consular que no afecten el normal desarrollo del tráfico comercial entre los dos países.

#### 11.2.3. Desregulación y agilización del comercio fronterizo.

a) Estado actual del intercambio comercial fronterizo

Existencia de un régimen especial de tráfico fronterizo referido a bienes destinados al consumo de los habitantes de la zona, con expresa prohibición de darles un destino comercial o industrial.

Escaso desarrollo del comercio de bienes de producción local como consecuencia de una operatoria para el comercio exterior lenta, compleja y costosa que neutraliza las ventajas que podrían derivarse de la contiguidad geográfica y que penaliza a las transacciones de escaso monto y a las realizadas por empresas que no cuentan con una estructura administrativa desarrollada.

b) Objetivo: Facilitar la complementación de las actividades productivas; posibilitar una mejor utilización de la capacidad instalada y estimular el desarrollo de emprendimientos empresariales conjuntos mediante un régimen especial de "comercio fronterizo" que simplifique sustancialmente el tráfico de mercaderías producidas en la región.

c) Descripción de la propuesta: El régimen "de comercio fronterizo" se aplicará exclusivamente a productos primarios de origen mineral, animal o vegetal, a bienes intermedios y a bienes finales elaborados con materia prima nacional, que hubieren sido producidos en un radio de 50 kms a partir de la línea fronteriza entre los dos países.

Serán beneficiarias del mismo las personas físicas que tuvieren su domicilio habitual y permanente en el área y las personas jurídicas cuyo establecimiento principal estuviere en el área y cuyos socios que representen el 50% del capital tengan domicilio en la misma; y que, además, tuvieren una antigüedad mínima en su domicilio de dos años; estuvieren habilitadas para ejercer el comercio e inscriptas en un registro especial que al efecto instrumentará la aduana.

El destino de la mercadería podrá ser comercial o industrial y el monto susceptible de ser exportado o importado mensualmente por cada beneficiario será, para cada tipo de mercadería, fijado por la Autoridad de Aplicación de tal manera que el tráfico no exceda las necesidades del área.

Las transacciones amparadas en éste régimen estarán exentas del pago de los derechos de exportación y exportación, de estadística y de cualquier otro gravámen o tasa aplicable al comercio exterior y eximidas de cumplir los requisitos cambiarios. Pero pagarán todos los impuestos internos. No estarán sujetas a reintegro alguno y no podrán beneficiarse con ningún régimen de promoción de exportaciones. La operación no requerirá la intervención de un despachante de Aduana y se efectuará con una "factura de comercio fronterizo" que será acompañada de un certificado de origen regional cuya emisión se sujetará a las normas y procedimientos establecidos en el marco del Acuerdo de Complementación Económica Nro 1 (ex-CAUCE) para la emisión de los certificados de origen. Las Aduanas efectuarán un control unificado del cumplimiento de estos requisitos y de la observancia de los montos autorizados.

d) Estudios complementarios: La propuesta, cuyas líneas básicas no se apartan, en lo sustancial, de las establecidas en los proyectos en estudio por el Congreso de la República Argentina, supone modificaciones a los Códigos Aduaneros Argentino y Uruguayo y la conclusión del acuerdo destinado a implementarla debería estar sustentada en los siguientes estudios complementarios, destinados a brindar elementos técnicos necesarios para su adecuada instrumentación.

d) 1. Elaboración y evaluación de metodologías alternativas para la delimitación de las operaciones encuadradas en el régimen de comercio fronterizo. El estudio tendrá como objetivo: a) cuantificar el consumo actual, en la región fronteriza, de productos de origen local; b) proponer criterios para la fijación, en base a estos datos, de los topes referentes a la cantidad de los diversos productos susceptibles de ser intercambiados con destino al consumo de la región y evaluar las consecuencias de la adopción de los distintos criterios propuestos; c) confeccionar una metodología destinada a seguir la evolución de los intercambios, prevenir distorsiones y adecuar los topes fijados; d) especificar los elementos estadísticos necesarios para su implementación y e) los requerimientos para su procesamiento en tiempo oportuno en el caso que no se haya implementado "el sistema informático integrado de tramitación aduanera" propuesto. En caso de encontrarse éste en proceso de implementación, precisar la forma de inserción en el mismo del subsistema "tráfico comercial fronterizo".

d) 2. Definición de las características de la documentación a emplear y del sistema unificado de controles. El estudio tendrá por objeto: a) establecer los datos a consignar en la factura de comercio fronterizo. Esta deberá reunir los requisitos necesarios para que opere como documentación aduanera única y contar con los elementos estadísticos establecidos en el estudio anterior, así como una forma adecuada para su procesamiento; b) precisar -en el caso de no haberse implementado- las propuestas referentes a "reducción de las intervenciones administrativas en las operaciones de comercio exterior"; "unificación de la fiscalización samitaria" y "establecimiento de un sistema integrado de tramitación y

control"- los productos regionales respecto a los cuales resultaría posible la expedición de certificados fito y zoo sanitarios y la realización de análisis bromatológicos únicos, y la supresión de la intervención de organismos de ambos países que no operan en la frontera e indicar las medidas necesarias para ello.

d) 3. Análisis de la incidencia sobre los ingresos fiscales, los costos y la capacidad competitiva de los productores fronterizos, de medidas alternativas de desregulación del comercio fronterizo. La propuesta sugiere la supresión de todos los derechos que gravan el comercio exterior; el pago de la totalidad de los impuestos internos y la prohibición de obtener reintegros, medidas de promoción, etc, a fin de desregular y facilitar el comercio fronterizo sin crear distorsiones en la asignación de recursos.

A efectos que los gobiernos cuenten con la totalidad de los elementos requeridos para la toma de decisión referente al establecimiento del régimen propuesto, es necesaria la realización de un estudio que efectúe: a) una evaluación pormenorizada del impacto fiscal de esta medida y de su incidencia sobre los costos de los productores de la región y sobre su capacidad competitiva respecto a otros productores nacionales y a los productores fronterizos del otro país; y b) examine si otras medidas alternativas, que supongan una tramitación igualmente simple, permitirían alcanzar los objetivos buscados en forma más adecuada.

d) 4. Elaboración de un proyecto final que contemple diversas alternativas de instrumentación. El estudio tendrá por objeto elaborar, en base a los anteriores estudios un proyecto final que incluirá, cuando se estime necesario, las distintas alternativas planteadas, incluso en lo referente a la autoridad de aplicación del régimen y forma de instrumentación del acuerdo.

11.2.4. Régimen simplificado, para el área de frontera, de exportaciones e importaciones transitorias y de façon industrial.

a) Estado actual de la operatoria en materia de façon industrial y exportaciones e importaciones temporarias. La normativa vigente impone, en los dos países, una intervención previa de organismos técnicos que acarrea trámites complejos e insume un lapso considerable hasta la aprobación de la operación. Esto traba la complementación económica del área fronteriza en la medida que desalienta operaciones de escasa magnitud o que responden a necesidades de los productores imposibles de postergar en el tiempo.

b) Objetivo: Complementar el "régimen de comercio fronterizo" con una sustancial simplificación en el área de frontera de los requisitos exigidos para las exportaciones e importaciones temporarias, especialmente de bienes de capital y el procesamiento, con el objeto de reexportar el producto al lugar de origen, de materias primas regionales.

c) Descripción de la propuesta: El sistema simplificado de façon que sustituiría, en el caso de

las operaciones amparadas por él, al fijado en el Acuerdo 104 de la Comisión Monitorea del Acuerdo de Complementación Económica Argentino-Uruguayo Nro 1 (ex CAUCE), tendría un tope en cuanto al monto involucrado y se aplicaría sólo a materias primas y productos sin terminar originarios de la región, pudiendo acogerse al mismo las personas físicas y jurídicas que reúnan las condiciones exigidas para beneficiarse del régimen de comercio fronterizo. La operación estará exenta del pago de derechos aduaneros sobre el mayor valor agregado y se efectuará sin necesidad de intervención previa de los organismos técnicos de ambos países y conforme al régimen establecido para el comercio de frontera.

La reglamentación establecerá los datos a consignar en la "factura de comercio fronterizo" a efectos del control aduanero y fiscal.

Las personas físicas o jurídicas que reúnan las condiciones necesarias para beneficiarse del régimen de comercio de frontera podrán también acceder a un sistema simplificado de exportación e importación temporaria destinado, fundamentalmente, a facilitar una mejor utilización de los bienes de capital existentes en la región, a cuyo efecto los gobiernos estipularán los bienes que quedarán excluidos del mismo y sujetos al régimen general de admisión temporaria. El empleo de los bienes exportados bajo éste régimen deberá efectuarse en la región, bajo pena de la aplicación de sanciones por la Autoridad de Aplicación y la reimportación realizarse en un lapso no mayor de 90 días.

El transporte de las mercaderías amparadas en estos regímenes, que serán incluidos en el tratado referente a régimen de comercio fronterizo, se podrá efectuar en vehículos propios de conformidad a lo estipulado en el régimen especial de transporte fronterizo.

d) Estudios complementarios:

d) 1. Inclusión de los aspectos referidos al régimen de facon industrial fronteriza en los estudios relativos al "régimen de comercio fronterizo". Los estudios sobre "régimen de comercio fronterizo" referentes a "Elaboración y evaluación de metodologías alternativas para la delimitación de las operaciones encuadradas en el régimen de comercio fronterizo"; "Definición de las características de la documentación a emplear y del sistema unificado de controles" y "Análisis de la incidencia sobre los ingresos fiscales, los costos y la capacidad competitiva de los productores fronterizos de medidas alternativas de desregulación del comercio fronterizo" incorporarán en los puntos a considerar la metodología para la fijación de los montos de las operaciones que quedarían amparadas en el régimen de facon industrial fronterizo; las características de la documentación y de los controles a emplear; la incidencia de la liberación de aranceles y la posible aplicación de medidas alternativas.

d) 2. Definición de los bienes susceptibles de quedar amparados en el régimen de importación y exportación temporaria fronteriza. El estudio examinará los bienes que por sus características quedarían excluidos del regimen simplificado de exportación e importación temporaria y las garantías que deberán ofrecer los beneficiarios del mismo, a fin de completar los elementos con que deberá

contarse para la elaboración del proyecto final referente al régimen de comercio fronterizo.

#### 11.2.5. Régimen de excepción para las exportaciones de las empresas que realizan un proceso productivo binacional

a) **Objetivo:** Facilitar la concreción de proyectos basados en la exportación de materia prima desde uno de los países para su transformación en el otro y su posterior exportación a terceros mercados mediante la simplificación de los trámites y la reducción de sus costos.

b) **Descripción de la propuesta:** El tránsito aduanero de las mercaderías se efectuará mediante despachos cuyo embarque podrá escalanarse a lo largo de un lapso sustancialmente mayor al permitido por la actual legislación (en la Argentina el plazo es de 45 días).

Los sucesivos embarques de un mismo despacho no requerirán la intervención de despachante de aduana o de agente de transporte y el trámite aduanero se limitará a la verificación de las características y la cantidad de mercadería transportada.

El otorgamiento de este mayor plazo no incidirá sobre el monto de las tasas, derechos e impuestos a abonar ni sobre los plazos de pago vigentes para los mismos. Los pagos se efectuarán mediante liquidaciones especiales.

Cuando los trayectos no excedan los 200 kms se aplicará el régimen de transporte establecido para el comercio fronterizo.

c) **Estudio complementario:** Establecimiento de las condiciones que deberán reunir el emprendimiento empresario para acogerse al régimen; del procedimiento mediante el cual ambos países reconocerán que se encuentran reunidas las condiciones necesarias para su aplicación; de las modalidades y el diseño de la documentación binacional mediante la cual se efectuará el embarque; redacción del proyecto de acuerdo.

### 11.3. Propuestas referentes a la desregulación del transporte

Esta propuesta está compuesta por dos proyectos: Régimen especial de transporte fronterizo y Régimen de turismo en circuito cerrado para las zonas de frontera.

#### 11.3.1. Régimen especial del transporte fronterizo

a) **Objetivo:** Facilitar el "comercio fronterizo" estableciendo un régimen de transporte de las mercaderías afectadas a éste no sujeto, en razón de los reducidos trayectos a recorrer, a las exigencias propias del transporte internacional de carga.



b) Descripción de la propuesta: El transporte sujeto a este régimen podrá efectuarse en vehículos no autorizados para el tráfico internacional siempre que sean propiedad del beneficiario y se encuentren inscritos en el Registro que se habilitará al efecto, para lo cual se exigirá que cuenten con las condiciones técnicas necesarias para este tráfico.

El beneficiario podrá contratar, en los casos que establezca la reglamentación, vehículos propiedad de terceros que cuenten con las condiciones requeridas; sean inscritos al efecto y operen bajo la responsabilidad del beneficiario.

El régimen de transporte fronterizo se implementará mediante la conclusión de un acuerdo encuadrado dentro de lo previsto en el artículo 23 del C.T.I.T. (artículo 35 del nuevo convenio) que establece que las partes podrán acordar un régimen especial y la respectiva reglamentación para el transporte propio. Este acuerdo implicará el establecimiento de un régimen especial para el tráfico de frontera, que es distinto, en cuanto a sus exigencias técnicas, al tráfico internacional reglado en detalle por el C.T.I.T.

c) Estudio complementario:

c) 1. Elaboración del proyecto de acuerdo sobre régimen especial de tráfico fronterizo. El proyecto deberá definir en detalle el régimen aplicar teniendo en cuenta los objetivos y modalidades del régimen de comercio fronterizo; definir las exigencias que deberán cumplimentar los vehículos; el sistema de otorgamiento de los permisos; la autoridad encargada de expedirlos teniendo en cuenta la inexistencia, en los puestos de frontera argentinos, de delegaciones de la Secretaría de Transporte.

c) 2. Análisis de los alcances de la definición del transporte propio en el CTIT y propuesta para su eventual modificación. El CTIT define al transporte propio como "el realizado por las empresas cuyo giro comercial no es el transporte de cargas contra retribución, efectuado con vehículos de su propiedad, aplicado exclusivamente a las cargas que se utilizan para su consumo o a la distribución de sus productos". La palabra consumo ha dado lugar a una interpretación restrictiva que podría impedir la aplicación del régimen propuesto a la facción industrial o a la operatoria de las empresas que realizan en la zona fronteriza un proceso integrado de producción (ver propuestas pertinentes), razón por la cual el estudio deberá examinar si es necesario modificar en este aspecto la C.T.I.T. y proponer el texto que reemplazaría la definición actual del transporte propio.

#### 11.3.2. Régimen de turismo en circuito cerrado para las zonas de frontera.

a) Estado actual de la normativa en materia de turismo en circuito cerrado. El artículo 24 del Convenio de Transporte Internacional Terrestre define al servicio de autotransporte para el turismo internacional como "aquel que autorizado por organismos competentes, se presta dentro de un circuito de turismo, en el cual el pasajero regresa al punto de partida en el mismo u otro medio de transporte

en su viaje de retorno", estableciendo el artículo 25 "que el otorgamiento de los permisos para los servicios de autotransporte para el turismo internacional se efectuará en las mismas condiciones que establece el presente convenio sobre transporte internacional terrestre para los tráficos internacionales de pasajeros".

Esta normativa, que requiere la emisión de un permiso originario por el país al que pertenece la empresa y del correspondiente permiso complementario por parte de los países de tránsito o de destino, ha generado inconvenientes para el desarrollo de actividades turísticas en la zona de frontera por parte de empresas no habilitadas para el turismo internacional y que organizan en forma ocasional y en función de la demanda, viajes de turismo por la región fronteriza.

El nuevo Convenio procura solucionar estos inconvenientes, estableciendo en su apéndice 4 que, " a los efectos de la realización de un servicio de transporte de pasajeros de carácter ocasional en circuito cerrado, la autoridad competente del país bajo cuya jurisdicción se encuentra la empresa solicitante expedirá el correspondiente permiso...(que) no requerirá la complementación por parte de las autoridades de transporte de los restantes países (de destino y, eventualmente de tránsito).

El nuevo Convenio no ha sido aún ratificado por la Argentina, pero, independientemente de ello, es de prever que su aplicación no solucionará los problemas existentes. La ausencia, en la zona de frontera, de delegaciones de la autoridad argentina de aplicación del convenio (Secretaría de Transportes) torna inevitable la solicitud del permiso a Buenos Aires, lo que, conforme a los testimonios recogidos en la región, produce demoras significativas e imposibilita una rápida solución de los problemas que plantean errores u omisiones en la documentación.

a) Objetivo: Establecer un régimen especial para el servicio de transporte de pasajeros de carácter ocasional en circuito cerrado para la zona de frontera cuyas autoridades de aplicación estén radicadas en la misma.

b) Contenido de la propuesta: Concluir un Acuerdo en virtud del cual se establezca un régimen especial para el otorgamiento de permisos para el transporte de pasajeros de carácter ocasional en circuito cerrado. El mismo fijará las características técnicas que deberán tener los vehículos; la extensión máxima de los recorridos a realizar y su duración, así como las autoridades locales que podrán extender el permiso, que no requerirá ser complementado. Las autoridades de aplicación actuarán por delegación de las autoridades de aplicación del C.T.I.T, sin que por lo tanto el acuerdo vulnere lo dispuesto en el Convenio.

c) Estudio complementario: Elaborar un anteproyecto del acuerdo a suscribir por ambos gobiernos.

#### **11.4. Propuesta referente al marco legal para los emprendimientos empresariales conjuntos**

##### **11.4.1. Necesidad de un estudio para la elaboración del estatuto de emprendimiento empresariales en el MERCOSUR.**

a) Estado actual de la problemática referida a los emprendimientos binacionales. La preocupación por estimular el desarrollo de empresas conjuntas argentino uruguayas con el fin de lograr un mejor aprovechamiento de ambos mercados e incrementar la capacidad competitiva de los dos países en los mercados internacionales (Incisos c y d del artículo primero del Convenio de Cooperación Económica Argentino-Uruguaya) determinó que uno de los objetivos del CAUCE fuera "facilitar la creación y el funcionamiento de empresas binacionales" (inc d del art. 1).

No se han producido, sin embargo, hasta el presente, avances sustantivos en el cumplimiento de este objetivo, habiéndose podido verificar que las normas vigentes y las frecuentes restricciones cambiarias en materia de exportación de capitales y remisión de utilidades han obstaculizado la constitución, en la Argentina, de empresas binacionales.

La ley 23.697 de Emergencia Económica introdujo en ese país modificaciones sustanciales a la ley 21.382 de inversiones extranjeras y el artículo 2 del decreto 1225/89, que constituye una nueva reglamentación de esa ley, especifica que "Los inversores extranjeros podrán efectuar inversiones en el país sin necesidad de aprobación previa, en iguales condiciones que los inversores domiciliados en el país, sujetos a las disposiciones que impongan las leyes que regulen la actividad a la cual destinen la inversión"

Conforme a la nueva normativa la inversión extranjera debe registrarse en el Registro de Inversiones Extranjeras y el el capital sólo puede ser repatriado a partir del tercer año de su ingreso al país, pudiendo el Poder Ejecutivo limitar con carácter general la repatriación de capitales y la transferencia de utilidades líquidas al exterior (artículo 11 ley 21.382). Cuando se otorgan beneficios promocionales y la inversión es extranjera o está a cargo de una empresa local de capital externo debe tomar además intervención la autoridad de aplicación de la ley 21.382 (ley 21.608, art 11)

La ley de impuesto a las Ganancias (ley 20.628, modificada por las leyes 23.260, 23.549, 23.658 y 23.760) establece, por su parte, en su artículo 69, que las sociedades de capital, por su ganancias netas imponibles quedan sujetas a una tasa del 20%, que se eleva al 36% en el caso de "los establecimientos comerciales, industriales, agropecuarios, mineros o de cualquier otro tipo, organizados en forma de empresa estable, pertenecientes a asociaciones, sociedades o empresas, cualquiera sea su naturaleza, constituidas en el extranjero o a personas físicas residentes en el exterior. No se aplica esta mayor tasa a las sociedades constituidas en el país, pero cuando las sociedades anónimas y las sociedades en comandita por acciones efectúan pagos de dividendos en efectivo o en especies, deben retener el 10% en el caso de beneficiarios residentes en el país que se identifiquen ante la entidad emisora y el 20% en el caso de residentes en el exterior que se identifiquen ante la entidad emisora (art

70). El artículo 90 del mismo cuerpo legal establece finalmente que, salvo en el caso de los dividendos, reglado por las normas a que se ha hecho referencia, "cuando se paguen beneficios netos de cualquier categoría a sociedades, empresas o cualquier otro beneficiario del exterior...corresponde que quien los pague retenga...el 36% de tales beneficios".

El carácter nacional o extranjero de la empresa y el hecho que las utilidades correspondan a inversores nacionales o residentes en el exterior no resulta, en consecuencia, irrelevante para la legislación argentina, pese a las modificaciones que ésta experimentara recientemente. La legislación uruguaya no establece en cambio diferencias basadas en la nacionalidad del capital.

Un precedente relevante en cuanto a la eliminación de los obstáculos a los emprendimientos conjuntos derivados de la legislación referida a las inversiones extranjeras es la firma por los presidentes de Argentina y Brasil de un tratado para el establecimiento de un estatuto de empresas binacionales argentino-brasileñas.

El mismo establece que se entiende por empresa binacional aquella que cumpla simultáneamente con las condiciones de que: a) al menos el 80% del capital social y de los votos pertenezca a inversores nacionales de la Argentina y el Brasil, asegurándoles el control real y efectivo de la empresa binacional; b) que la participación del conjunto de los inversores nacionales de cada uno de los dos países sea, de por lo menos, el 30% del capital social de la empresa y c) que el conjunto de los inversores nacionales de cada uno de los dos países tenga derecho a elegir por lo menos un miembro de cada uno de los órganos de la administración y un miembro del órgano de fiscalización interna de la Empresa.(art 1, inc 2). Se consideran inversores nacionales: a) las personas físicas domiciliadas en cualquiera de los dos países; b) las personas jurídicas de derecho público de cualquiera de los dos países; y c) las personas jurídicas de derecho privado de cualquiera de los dos países, en las cuales la mayoría del capital social y de los votos, y el control administrativo y tecnológico efectivo, sea detentado, directa o indirectamente por los inversores indicados en los incisos a) o b) arriba mencionados (idem, inc 3).

Las Empresas Binacionales pueden tener como objeto cualquier actividad económica permitida por la legislación del país de su sede, salvo las limitaciones establecidas por disposición constitucional; deben tener su sede, necesariamente, en la Argentina o el Brasil y revestir una de las formas jurídicas admitidas por la legislación del país elegido para la sede social. Cuando la forma escogida fuese la de sociedad anónima, las respectivas acciones serán obligatoriamente nominativas, no transferibles por endoso (artículos 2 y 3).

Verificado el cumplimiento de estos requisitos se autorizará automáticamente la transferencia de los aportes de capital y el ingreso de estos aportes estará eximido de cualquier restricción, arancelaria o para-arancelaria (art 4)

Las Empresas Binacionales tendrán en el país de su actuación el mismo tratamiento establecido o que se establezca para las empresas de capital nacional de ese país, aún cuando la mayoría del capital social pertenezca a inversores del otro país, en materia de: a) tributación interna; b) acceso al crédito interno; c) acceso a incentivos o ventajas de promoción industrial, nacional, regional o sectorial; y d) acceso a las compras y contratos del sector público. Los bienes y servicios producidos por las Empresas Binacionales gozarán de tratamiento prioritario, equiparado al de las empresas de capital nacional, en la instrumentación por ambos Gobiernos de las iniciativas bilaterales desarrolladas en el contexto del proceso de integración y cooperación económica (art. 5).

Los inversores de cada uno de los dos países en una Empresa Binacional establecida en el otro país tendrán derecho, luego del pago de los impuestos que corresponda, a transferir libremente a los respectivos países de origen las utilidades provenientes de su inversión y a repatriar sus participaciones en el capital social, y a repatriar sus participaciones en el capital social, observadas, en ésta última hipótesis, las disposiciones legales aplicables en cada país. Aún en caso de dificultades en los pagos externos, los Gobiernos de ambos países no aplicarán restricciones a los inversores en Empresas Binacionales para la libre transferencia de las utilidades netas que corresponda. (art. 6) y los dos gobiernos tomarán las medidas necesarias para facilitar la movilidad entre ambos países del personal empleado por las empresas Binacionales, incluyendo: a) facilidades para obtener la autorización de permanencia temporaria o definitiva; y b) reconocimiento recíproco de títulos profesionales.

El proyecto resuelve los aspectos más críticos en relación a la constitución de las empresas binacionales (condiciones en que se realizarán las transferencias de recursos entre uno y otro país) y su funcionamiento (régimen legal aplicable a las empresas binacionales y tratamiento cambiario e impositivo a los movimientos de fondos entre los dos países). En este sentido es un material de referencia esencial.

La constitución del MERCOSUR plantea sin embargo la necesidad de prever el funcionamiento de empresas conformadas por capitales de los países que forman parte de éste. La sanción de un Estatuto referido exclusivamente a las empresas binacionales argentino-uruguayas no reflejaría ya el grado de avance alcanzado por el proceso de integración. Además la adopción de algunos criterios sustentados en el Estatuto Argentino-brasileño podría ser poco adecuada al objetivo de estimular el rápido desarrollo de emprendimientos empresariales conjuntos.

b) Objetivo: Eliminar los obstáculos existentes para la concreción de emprendimientos empresariales conjuntos por parte de capitales de los países que van a conformar el MERCOSUR.

c) Descripción de la propuesta: Conclusión de un tratado estableciendo un estatuto para emprendimientos empresarios conjuntos en el MERCOSUR. Este Estatuto recogería el principio básico en que se asienta el Estatuto Argentino Brasileño: la igualdad de tratamiento a las empresas nacionales y a las constituidas mediante la asociación de capitales de los países que integran el MERCOSUR. El

Estatuto Argentino-brasileño no es empero claro en la consagración de este principio en relación a la esfera impositiva, que tiene una relevancia decisiva. Establece, en efecto, la igualdad de tratamiento de las empresas nacionales y binacionales en cuanto a la tributación interna y la libre remesa de utilidades tras el pago de los impuestos correspondientes, sin que resulte claramente excluída la posibilidad de aplicación de impuestos a estas remesas. Remite además a un tratado posterior el tratamiento de los problemas referidos a la doble imposición. Estos aspectos deberían ser explícitamente tratados en el Estatuto para los emprendimientos empresariales conjuntos en el marco del MERCOSUR.

Las consecuencias para los emprendimientos conjuntos de la adopción del principio de igualdad de trato serán distintas en los países que integran el MERCOSUR según el trato diferencial que sus respectivas legislaciones brinden al capital de origen nacional y al extranjero. Pero en la medida que la supresión de las barreras arancelarias y el establecimiento de un arancel común respecto a terceros países exija la adopción de una política única respecto al capital perteneciente a países no integrantes del Mercosur, esas diferencias tenderán a desaparecer.

El Estatuto Argentino Brasileño regula, por otra parte, exclusivamente la constitución y el funcionamiento de empresas binacionales. Tanto la legislación argentina como la uruguaya cuentan con un régimen relativo a los contratos de colaboración empresaria. En Uruguay, el artículo 489 de la ley 16.016 del 4/9/79 establece que dos o más personas jurídicas podrán constituir un grupo de interés económico con la finalidad de facilitar o desarrollar la actividad económica de sus miembros o mejorar o acrecer los resultados de esa actividad y el artículo 501 de la misma ley autoriza que dos o más personas físicas o jurídicas se vinculen temporariamente constituyendo un consorcio para la realización de una obra, la prestación de determinados servicios o el suministro de ciertos bienes. La legislación argentina cuenta con disposiciones similares, si bien denomina agrupación de colaboración (artículo 367 de la ley 19.550 y sus modificatorias) al grupo de interés de la legislación uruguaya y designa como "uniones transitorias de empresas" (idem, art 377) a los consorcios.

Los consorcios o uniones transitorias de empresas han tenido un importante desarrollo en el Uruguay y, en especial, en la Argentina y, junto con los grupos de interés o agrupaciones de colaboración, pueden jugar un papel destacado en la promoción, en terceros países, de la venta o distribución de productos o servicios producidos por empresas de la región y en la realización conjunta de obras o suministros determinados, razón por la cual deben ser incluídos en el Estatuto a elaborar, que no estaría por lo tanto referido exclusivamente a empresas sino al concepto más amplio de emprendimientos empresarios, lo que implica diferencias importantes con la estructura y los principios que orientan al Estatuto Argentino -Brasileño.

d) Estudio complementario: Elaboración de un proyecto de Estatuto para emprendimientos empresarios conjuntos teniendo en cuenta las exigencias planteadas por la constitución del MERCOSUR.

