

28 de Mayo de 2026 | DGA

## MESA DE TRABAJO - TEMÁTICA ADUANERA

El día jueves 28 de mayo de 2026, a las 11:00 horas, se dio inicio a una nueva Mesa de Trabajo de Temática Aduanera del corriente año. La misma se llevó a cabo en el Salón Auditorio de la Dirección General de Aduanas, y contó con la participación de las diversas entidades que integran el sector del comercio exterior.

La apertura institucional estuvo a cargo del Director General de Aduanas, Andrés Velis, quien estuvo acompañado por los Subdirectores Generales de las Subdirecciones Generales de Técnico Legal Aduanera, de Control Aduanero, de Operaciones Aduaneras Metropolitanas y de Operaciones Aduaneras del Interior.

Previo al desarrollo del temario previsto, el Director General manifestó que, a los fines de alcanzar un adecuado tratamiento de las propuestas, inquietudes y/o recomendaciones planteadas por los externos, resulta necesario espaciar los presentes espacios de diálogo, los cuales se celebrarán aproximadamente cada tres (3) meses, a los efectos de lograr que las áreas competentes analicen y trabajen sobre las normas, procedimientos y sistemas que resulten necesarios, y posteriormente, se pueda brindar debida respuestas a los interesados.

A continuación, el Director General se refirió a los avances alcanzados hasta el momento en torno a temas planteados con anterioridad, a saber:

- **Decreto 838/2025. Reglamentación del Decreto que habilita el uso de Declaraciones Juradas como garantías, modificando el Decreto 1001/82 (CAESCE. CIARA-CEC):** Se emitió la Resolución General ARCA 5842 con fecha 29/04/2026 que reglamenta el Decreto 838/2025 e incorpora como instrumento válido de garantía una declaración jurada que podrá ser efectuada por el declarante en el SIM para las obligaciones allí comprendidas. Se está trabajando en la implementación del cronograma, cuya primera etapa se espera que se encuentre operativa para mediados de junio.
- **Rectificaciones en las declaraciones de exportación. Propuesta de generación automática en el SIM de la modificación de ciertos campos (CERA):** Cuando se presente el trámite SITA "1901 – Rectificación de la solicitud de exportación" referida a la modificación de determinados campos de la Declaración de Exportación, se generará una marca en el permiso de embarque que permitirá evaluar la adopción de medidas adicionales de control que serán puestos a consideración de la Aduana de jurisdicción por el término de dos horas, para su aprobación o rechazo. Transcurrido dicho plazo el trámite se aprobará automáticamente, comunicando la novedad al operador mediante el SICNEA.
- **Posibilidad de rectificación en forma automática los manifiestos de carga desde el "MODULO ATA" (datos del consignatario) (AAACI):** Se generará un nuevo trámite SITA que prevea la rectificación automática del campo consignatario en un plazo de tres horas, cuando no hubiese recibido tratamiento por parte del servicio aduanero. Posteriormente se le otorgará un plazo de 30 días corridos para la aprobación o rechazo del trámite, para lo cual la Aduana deberá evaluar la documentación presentada por el solicitante. Adicionalmente se reducirá la lista de documentación a presentar.

- **Propuesta de facilitación y reducción de costos para Tránsitos de Importación (Operatoria ISTA) (FECACERA):** Se realizó un análisis de las operaciones TRM# registradas en las Aduanas Metropolitanas con destino a las Aduanas del Interior, evaluando el impacto de las reglas de control inteligente y de otras disposiciones que conforman la matriz de riesgo. Como resultado de dicho análisis, se introdujeron modificaciones que derivaron en la no asignación de canales rojos a esos tránsitos, por esos motivos.
- **Pedidos de Colaboración de los RAMOS (CIRA):** Se procederá a efectuar una adecuación de la lógica sistémica vigente, a fin que prevalezca la asignación del Ramo que corresponda al ítem/items de mayor valor FOB, en los casos que corresponda (efectuando la sumatoria de FOB de todos los ítems).

Seguido, se procedió a abordar el temario propuesto previamente por los participantes externos, el cual se detalla a continuación:

### 1. Propuesta técnica, normativa e informática para la implementación de un procedimiento sumarísimo de rectificación de declaraciones en el Sistema Informático Malvinas (SIM) – CAESCE

#### Introducción e Impacto del Procedimiento Actual

En la actualidad, los procesos de rectificación de declaraciones (Arts. 224, 225, 321 y 322 del Código Aduanero) y autodenuncia (Art. 917 C.A. y Decreto 142/10) tramitan mediante expedientes manuales. Esta metodología detiene la actualización de la información en el SIM hasta la emisión del acto dispositivo final por parte del servicio aduanero.

Si bien no se dispone de estadísticas oficiales públicas sobre la cantidad de casos y el tiempo promedio de sustanciación, la experiencia empírica del sector y de las entidades que componen esta Cámara evidencia que la extensa duración de estos procesos genera externalidades altamente negativas:

1. **Impacto Logístico y Registral:** La imposibilidad de actualizar el SIM paraliza la disponibilidad de la mercadería y bloquea la prosecución de trámites ante otros organismos (ej. inscripción inicial en la DNRPA), incrementando significativamente los costos operativos.
2. **Erosión de la Cadena de Pagos Internacionales:** La falta de consistencia documental en el SIM bloquea el seguimiento de operaciones en el sistema SEPAIMPO del BCRA. Las entidades financieras intervinientes quedan impedidas de dar curso a los giros al exterior, afectando la relación comercial con los proveedores extranjeros y la credibilidad crediticia de los operadores argentinos.
3. **Afectación a la Recaudación Fiscal:** El desproporcionado obstáculo temporal y burocrático actúa como un desincentivo conductual frente a la intención de subsanar errores. Esto desalienta la autodenuncia espontánea, impactando en una pérdida de recaudación fiscal inmediata por tributos y multas que el administrado estaría dispuesto a integrar voluntariamente de mediar un procedimiento ágil.

#### II. Fundamentos Normativos y el Cambio de Paradigma

La presente propuesta persigue un cambio de paradigma: **anteponer la rectificación sistémica de los datos a la sustanciación del trámite sumarial o de revisión**, asegurando previamente el crédito fiscal. Esta metodología opera como un disparador informático, sustentado en:

1. **Acuerdo de Facilitación del Comercio (Ley 27.373):** Su Art. 12.1.1 consagra la obligación del Estado de *"alentar el cumplimiento voluntario para que los importadores puedan rectificar su actuación sin ninguna sanción en circunstancias adecuadas"*.
2. **Analogía con el Art. 245 C.A. (Dec. 70/23):** Se adopta el criterio normativo vigente que permite al administrado garantizar el monto en controversia y continuar su operatoria, sin quedar cautivo de los tiempos de resolución del litigio.
3. **Jurisprudencia de la CSJN (Fallos: 335:1089, causa "Nate"):** El Máximo Tribunal ha sostenido que las omisiones formales o documentales subsanables no deben ser asimiladas a prohibiciones absolutas que paralicen la operatoria del administrado.

### III. Mecánica Operativa Propuesta: La Rectificación como Disparador

Se propone la creación de los siguientes subregímenes específicos en el SIM, con nomenclatura indicativa sujeta a parametrización definitiva por la DGA:

#### Vía Sumarísima (Autodenuncia - Art. 917 C.A.):

- **IC7x:** Rectificación Sumarísima de Importación a Consumo
- **IT7x:** Rectificación Sumarísima de Importación Temporal (con/sin transformación)
- **EC7x:** Rectificación Sumarísima de Exportación a Consumo

#### Vía Contenciosa:

- **IC5x:** Rectificación Contenciosa de Importación a Consumo
- **IT5x:** Rectificación Contenciosa de Importación Temporal (con/sin transformación)
- **EC5x:** Rectificación Contenciosa de Exportación a Consumo

*Donde "x" representa el dígito final reservado para parametrizar especificaciones operativas particulares de cada subvariante, a determinar por la mesa técnica.*

El registro de estos subregímenes operará bajo dos vías excluyentes:

#### A. Vía Sumarísima (Autodenuncia y Allanamiento)

Aplicable cuando el declarante asuma la inexactitud y se allane incondicionalmente (Art. 917 C.A.).

1. **Registración y Autoliquidación:** El SIM vincula la destinación original y habilita la subsanación de datos omitidos. El sistema liquidará los tributos correspondientes a la nueva declaración y calculará la diferencia exacta respecto a los conceptos liquidados en la destinación originaria.
2. **Propuesta de Multa Atenuada:** El sistema calculará un monto base equivalente a la multa atenuada (reducción del 75% de la multa mínima legal). El administrado podrá proponer un monto de multa superior, operando el cálculo del sistema exclusivamente como piso infranqueable. El SIM emitirá un Volante Electrónico de Pago (VEP) por el total de diferencias tributarias y la multa propuesta.
3. **Impacto Sistémico Previo:** Efectivizado el pago del VEP, la rectificación impacta inmediatamente en el SIM, SEPAIMPO y DNRPA bajo el estado *"Aprobación Pendiente de Revisión"*, destrabando la operatoria comercial, registral y cambiaria.
4. **Validación Posterior:** La extinción de la acción penal quedará supeditada a la revisión material del servicio aduanero (Sección Sumarios), quien validará la espontaneidad del acto, la exactitud de las

diferencias tributarias abonadas y la correcta cuantificación de la multa propuesta, dictando el acto dispositivo final.

## B. Vía Contenciosa

Aplicable cuando el operador requiera rectificar datos para normalizar su situación ante terceros organismos, pero discuta la diferencia tributaria o invoque un error formal o excusable.

1. **Liquidación y Garantía:** El SIM liquida los tributos en controversia y la multa máxima legal. El declarante constituye la garantía pertinente conforme al **Art. 453 y cc. del Código Aduanero** por la totalidad del importe.
2. **Impacto Registral Previo:** Acreditada la garantía, y **en forma previa al inicio de las actuaciones sumariales**, el SIM actualiza inmediatamente la información hacia los organismos intervinientes bajo el estado "*Rectificación Pendiente de Resolución*", liberando la operatoria comercial y cambiaria del administrado.
3. **Sustanciación Diferida:** Con el circuito logístico y cambiario liberado, el sistema gira automáticamente el expediente a la Sección Sumarios para la apertura del proceso contencioso. El acto dispositivo final ordenará la consolidación definitiva de los datos o su reversión y la ejecución de la garantía constituida.

## IV. Resguardo de la Renta y Potestades Aduaneras

Para preservar las facultades de fiscalización de la DGA, se implementarán las siguientes reglas informáticas:

- **Trazabilidad inalterable:** La declaración original permanece inmodificable como antecedente de auditoría. Si el control ex-post detecta ardid en la declaración rectificativa, la Aduana aplicará sanciones autónomas por ambas declaraciones inexactas.
- **Exclusión por descargos sistémicos:** El régimen se inhabilitará si la destinación original posee eventos posteriores que hayan alterado su stock o cantidades (ej. afectación de saldos de importaciones temporales). Estos casos tramitarán ineludiblemente por vía manual.
- **Cruce Informático Cambiario:** En rectificaciones que disminuyan el Valor FOB original, el SIM consultará el estado de la operación en el BCRA. Si la operación bancaria registra estado "Con giro" (cumplido), la Vía Sumarísima quedará sistémicamente bloqueada.

*Se solicita a esa Mesa de Diálogo la conformación de una mesa de trabajo técnico-informática para evaluar la parametrización de la presente propuesta en los sistemas informáticos de ARCA. Por lo extenso del tema planteado entendemos que les tome un tiempo mayor a los 9 días que faltan para el Espacio de Dialogo del 28/05/2026 y sea tratado en el próximo Espacio de Dialogo de Junio o se empiece a trabajar con la mesa de trabajo que Uds dispongan como conformar.*

**Respuesta DGA:** La cuestión planteada requiere un análisis complejo y sensible, involucra plazos normativos y aspectos operativos y de control aduanero. Se abordará en forma integral estudiando el impacto sistémico que la propuesta implica, con especial atención en los casos que derivan en el REDMINE.

## 2. Persistentes problemas con la pérdida de rótulos en la bodega de importación de TCA Ezeiza – AAACI

Nuestros socios están recibiendo quejas de los importadores que les informan que al momento de realizar la salida de las cargas cuyos despachos de importación cursaron por canal verde, al momento de retirar la mercadería y con el vehículo estacionado para cargar se encuentran con que a la carga en cuestión le falta el rotulo de la guía hija, esto ocasiona que de cargar deba realizar un expediente de re rotulación y que el despacho pueda ser pasado a canal rojo, con las demoras y extra costos que esto ocasiona.

Cabe aclarar que estas guías hijas ya fueron chequeadas por Tca al momento del arribo y se encontraban correctamente rotuladas ya que producto de eso tuvieron cierre de ingreso a deposito en tiempo y forma.

Necesitaríamos que se viera la posibilidad de que el motivo del faltante del rotulo cuando se trate de guías que oportunamente tuvieron cierre de ingreso a deposito en tiempo y forma no sea causal de paso a canal rojo ya que esto demoraría y encarecería el trámite de importación sobre una carga que ya fue controlada oportunamente por el depositario de la carga.

**Respuesta DGA:** Se informa que los cambios de canal obedecen a la necesidad de constatar que la mercadería que se pretende egresar desde el depósito fiscal sea la que efectivamente corresponde al Importador siendo la única manera para esto, la verificación física del contenido de los bultos contra la documentación de los mismos. Es por tal motivo que se considera necesario el cambio de canal.

## 3. Declaración obligatoria de mercadería en tránsito en los documentos de transporte y en los manifiestos de importación – CIRA

Actualmente, para documentar una destinación de tránsito de importación hacia otra aduana —por ejemplo, TR04— se exige que la condición de mercadería “en tránsito” se encuentre declarada previamente en el documento de transporte —B/L, CRT o guía aérea— y en el Manifiesto de Importación —MANI—.

Cuando el MANI ya fue registrado y no contiene esa indicación, el operador debe iniciar un expediente de rectificación para incorporar la mención de tránsito. Recién una vez aprobada dicha rectificación puede registrar y presentar la destinación correspondiente. Esta situación genera demoras, costos administrativos y extra-costos logísticos, especialmente cuando la decisión de nacionalizar en la aduana de ingreso o trasladar la mercadería hacia otra jurisdicción se define con posterioridad al arribo o a la registración del manifiesto.

Desde el punto de vista operativo, la exigencia resulta redundante. Aun cuando el MANI indique que la mercadería se encuentra “en tránsito”, de todos modos, debe registrarse y presentarse la destinación aduanera correspondiente ante el servicio aduanero. Esa destinación es el acto formal que permite informar la operación, identificar la aduana de destino, determinar el depósito fiscal de ingreso y someter el traslado al control aduanero.

### **Propuesta**

Por ello, se solicita que ARCA/DGA evalúe la eliminación de esta exigencia y permita documentar la destinación de tránsito aun cuando el documento de transporte o el MANI no hubieran consignado originalmente la condición “en tránsito”, siempre que la mercadería se encuentre correctamente manifestada, bajo control aduanero y se registre la destinación pertinente antes de su traslado.

**Respuesta DGA:** Se verifico con el área informática que actualmente al momento de registrar un tránsito de importación detallado en el KIT (ejemplo TR04) no se exige la condición de mercadería “en tránsito” declarada previamente en el documento de transporte.

Aunque el indicador de Tránsito se encuentre en “N” al momento del registro del TR04 en el KIT, el sistema setea automáticamente el indicador en “S” permitiendo el registro del tránsito de importación detallado.

Se solicita que de registrar casos que no respondan a las premisas descriptas, los envíen para su análisis.

#### 4. Courier marítimo – CDA

Considerando que, en el último tiempo, trascendió la posibilidad de que existiese el “Courier Marítimo”, quisiéramos solicitar se tenga a bien informarnos cuál es el criterio y postura adoptada por la Aduana respecto de esta cuestión que fue objeto de debate entre los distintos actores del Comercio Exterior.

No obstante, a continuación, se detallan los argumentos sobre por qué el Courier no debería aplicarse para la vía marítima.

En primer lugar, corresponde señalar que esta Institución no se opone a los procesos de modernización, simplificación ni incorporación de nuevas herramientas logísticas que permitan mejorar la operatoria del comercio exterior argentino. Por el contrario, entendemos que la actualización permanente de los sistemas aduaneros constituye una necesidad propia de los nuevos tiempos y de la dinámica del comercio internacional.

Sin embargo, consideramos necesario advertir que la cuestión planteada excede una mera discusión logística u operativa, ya que involucra aspectos esenciales vinculados con la naturaleza jurídica del régimen courier, el alcance de las excepciones simplificadas y la preservación del adecuado control aduanero.

Debe recordarse que el régimen courier nació históricamente como una excepción al régimen general aduanero. Su desarrollo no tuvo origen en una regulación orgánica dentro del Código Aduanero, sino en normas administrativas dictadas para atender situaciones muy específicas: envíos urgentes, de escasa cuantía, simplificados y asociados a rapidez operativa. Precisamente por esa naturaleza funcional, el sistema quedó naturalmente vinculado al transporte aéreo, donde la inmediatez constituye parte esencial de su justificación.

En tal sentido, entendemos que la excepcionalidad y simplificación del régimen no pueden separarse de la finalidad que les dio origen.

Por ello, cuando la operatoria comienza a trasladarse hacia estructuras propias del transporte marítimo — consolidación de cargas, mayores volúmenes, tiempos extensos de tránsito y esquemas logísticos complejos— existe el riesgo cierto de desnaturalizar el fundamento que justificó históricamente el tratamiento simplificado.

Dicho de otro modo: si desaparece la excepcionalidad, también comienza a debilitarse la razón que explica el régimen excepcional.

Asimismo, estimamos necesario destacar que el silencio de la normativa vigente respecto de una determinada situación no puede interpretarse automáticamente como una habilitación irrestricta.

En materia aduanera y administrativa, las normas deben interpretarse conforme a su finalidad y dentro del marco que les dio sentido. De lo contrario, podrían generarse consecuencias claramente alejadas del espíritu del régimen.

A modo de ejemplo simple: el hecho de que una norma permita el ingreso de equipaje acompañado por vía simplificada no implicaría admitir, por ausencia de prohibición expresa, el ingreso sistemático y masivo de mercadería comercial bajo apariencia de equipaje. Ello importaría desnaturalizar completamente la finalidad del instituto.

Entendemos que un criterio similar debe aplicarse al presente debate.

La ampliación interpretativa de excepciones simplificadas no puede terminar configurando, en los hechos, un sistema paralelo al régimen general aduanero ni sustituir progresivamente funciones y controles propios de dicho régimen.

Particular preocupación genera la posibilidad de que este tipo de operatorias derive, directa o indirectamente, en esquemas asimilables a una "importación comercial encubierta", utilizando un régimen pensado originalmente para situaciones excepcionales y de menor escala.

Por otra parte, corresponde señalar que los regímenes simplificados no pueden transformarse, vía interpretación administrativa, en mecanismos sustitutivos de tales estructuras legales sin el correspondiente debate normativo e institucional.

Por todo ello, esta Institución solicita respetuosamente que, previo a adoptar o consolidar criterios interpretativos que impliquen una ampliación sustancial del régimen courier, se convoque formalmente a las entidades representativas del sector y especialmente a este Centro, a fin de poder expresar nuestras observaciones técnicas e institucionales y colaborar en la búsqueda de soluciones que compatibilicen modernización, facilitación y preservación del control aduanero.

Entendemos que el fortalecimiento del comercio exterior argentino requiere modernización, pero también previsibilidad normativa, equilibrio regulatorio y resguardo de los principios que estructuran el sistema aduanero.

**Respuesta DGA:**

El Decreto N°1005/24, introdujo novedades asociadas a las definiciones y alcances del Mercado postal local e internacional, en pos de su apertura y competitividad.

En ese orden de ideas, se entiende que la esencia de agilización y simplificación no la otorga la vía por la que cursa la operación, sino que las define el procedimiento y condiciones establecidas para la utilización del régimen en análisis.

Al respecto, se entendió la necesidad de receptar los preceptos allí estipulados mediante la Resolución General ARCA N° 5608/2024, que aprueba las normas relativas a la importación y exportación simplificada de mercaderías por parte de empresas habilitadas como Prestadores de Servicios Postales (PSP).

En ese sentido, y dado que la misma no establece limitante respecto a la vía de ingreso de la mercadería, es que se realizaron las adecuaciones sistémicas correspondientes a los efectos de que el SIM incorpore dicha novedad.

Con lo aquí expuesto, del análisis efectuado se desprende que en tanto y en cuanto, los envíos realizados bajo el Régimen en trato cumplimenten los alcances establecidos en la Resolución General ARCA N°5608/2024, modificatorias y complementarias, y toda vez que la vía de ingreso no desvirtúa los extremos previstos para el mismo, nada obsta para que su ingreso suceda por la vía, aérea, terrestre y/o marítima indistintamente.

## 5. Exporta Simple – CDA

En virtud de la publicación en el Boletín Oficial de la Resolución General Conjunta (ME y ARCA) N° 5846/2026, a través de la que se elimina del régimen “Exporta Simple” el tope anual de un valor FOB de USD 600.000 por exportador del programa y el tope de USD 15.000 por operación siendo que, los topes sólo se mantienen para los productos que cuenten con derechos de exportación al momento de la operación, solicitamos se analice la posibilidad de que los Despachantes de Aduana puedan hacer uso de dicho régimen por cuenta de sus clientes cuando así se los solicitaren.

**Respuesta DGA:** El régimen de Exporta Simple prevé una gestión integral de todos los aspectos necesarios para realizar estas operaciones. En ese sentido quien declara es el mismo que realiza las gestiones logísticas y factura un único servicio al exportador. Asimismo, el declarante es el OLES por cuenta y orden del titular de la mercadería. Si algún despachante estuviera interesado en brindar este servicio, podría hacerlo inscribiéndose como OLES, dando cumplimiento a los requisitos establecidos en la Resolución General N° 2.570 y sus modificatorias.

## 6. Simplificación y agilización de los requisitos y formalidades vinculados a la utilización de los Regímenes Suspensivos de Importación y Exportación Temporal – CERA

Solicitamos a esa Dirección General incorporar al temario de la próxima reunión de la Mesa de Trabajo Aduanera una propuesta orientada a profundizar los procesos de simplificación, digitalización y facilitación del comercio exterior actualmente impulsados por ARCA y la Dirección General de Aduanas, mediante la revisión de determinados procedimientos aplicables a los regímenes de importación y exportación temporal.

En particular, la propuesta procura evaluar la posibilidad de sustituir, para determinados subregímenes de menor complejidad operativa, las actuales autorizaciones previas sustentadas en presentaciones documentales, por mecanismos de incorporación directa de la información y documentación pertinente al Sistema Informático MALVINA (SIM), mediante declaraciones juradas electrónicas o formularios estructurados integrados a la destinación aduanera. Ello permitiría agilizar significativamente la operatoria, reducir costos administrativos y homogeneizar criterios documentales y procedimentales, sin afectar las facultades de control, fiscalización y comprobación que continúan plenamente vigentes bajo el régimen aduanero actual.

Asimismo, se propone evaluar una implementación gradual comenzando por operaciones vinculadas con envases reutilizables y otros regímenes cuya autorización actualmente depende exclusivamente de la Aduana de registro, así como analizar la conveniencia de otorgar, en determinados supuestos, el plazo máximo normativo previsto para estas destinaciones, con el objeto de otorgar mayor previsibilidad y facilitar el adecuado cumplimiento de las obligaciones de retorno o cancelación de las operaciones temporarias.

**Respuesta DGA:**

En primer lugar, se destaca que las autorizaciones previas para las operaciones temporarias tienden a asegurar el correcto encuadre de estas operaciones, la aplicación de criterios uniformes por parte del servicio aduanero y a otorgar la necesaria previsibilidad a los operadores de comercio exterior respecto de las operaciones a concretar.

Cabe señalar además que las intervenciones aduaneras se instrumentan mediante el trámite SITA, herramienta que aporta eficiencia, simplificación administrativa y trazabilidad documental. Dicho procedimiento exige, con carácter previo a la oficialización de la destinación suspensiva, la indicación de la finalidad a la que será destinada la mercadería, el lugar donde se desarrollará la operatoria, el plazo requerido y demás elementos necesarios para el adecuado control por parte del servicio aduanero.

En este sentido, adicionalmente a resguardar el bien tutelado del servicio aduanero, el carácter previo de la autorización resulta esencial para evitar demoras operativas derivadas del análisis documental y técnico de cada caso. Ello obedece a que, si la mercadería ya se encontrara en un ámbito sometido a control aduanero al momento de solicitarse la autorización o analizarse la destinación, cualquier observación vinculada con documentación faltante o incumplimientos formales —circunstancia frecuente en este tipo de operatorias— podría generar demoras significativas y consecuentes sobrecostos logísticos para el importador/exportador, todo ello teniendo en cuenta el plazo establecido para solicitar la pertinente destinación aduanera en el caso de las importaciones y el plazo de validez de la destinación de exportación, los cuales seguirían corriendo mientras se analiza cada caso.

Asimismo, las áreas autorizantes cuentan con herramientas y capacidad técnica para efectuar un análisis previo integral de la documentación presentada.

Respecto de los plazos a otorgar, corresponde considerar el plazo solicitado por el importador/exportador o su representante, en función de las particularidades de la operatoria declarada. En tal sentido, no se advierten impedimentos normativos para conceder el plazo máximo previsto por la normativa vigente, siempre que la solicitud se encuentre debidamente fundada y encuadrada en el régimen aplicable.

Por todo lo expuesto, puede concluirse que las autorizaciones previas, ya sean emitidas por áreas centralizadas o por las Aduanas de registro según corresponda, constituyen una herramienta fundamental para garantizar la aplicación uniforme de criterios, brindar pautas claras para la tramitación y aprobación de solicitudes y evitar interpretaciones disímiles entre distintas dependencias o funcionarios intervinientes, otorgando así mayor seguridad jurídica y previsibilidad a las operaciones de importación y exportación temporaria.

Con relación a lo argumentado por la CERA respecto a los principios del Marco normativo SAFE, se considera que la facilitación de determinadas autorizaciones podría únicamente considerarse para operadores confiables que operen bajo el régimen OEA.

Finalmente, se informa que para el caso de exportación de “Envases, embalajes, contenedores y paletas (pallets)” reutilizables comprendidos en los incisos f) y g) del art. 40 del Decreto N° 1001/82, por tratarse de operaciones sencillas que no requieren mayor documentación complementaria, la RG 5640 contempla que el servicio aduanero evalúe su procedencia al momento de la presentación de la destinación de exportación.

## 7. Problemática Tránsito de exportación art. 374 CA con cambio de buque - FECACERA

Tipo de operación: Exportación

Enfoque de la mejora propuesta: Competitividad y costos

Situación actual:

Las empresas exportadoras gestionan con las navieras la reserva de contenedores con varios días de antelación respecto de la fecha estimada de arribo del buque. Una vez asignados los contenedores, estos son trasladados a planta, donde se realiza la carga de la mercadería bajo control aduanero e intervención correspondiente, dando inicio al tránsito hacia la terminal portuaria conforme al artículo 374 del Código Aduanero.

En numerosas ocasiones, durante el trayecto del tránsito o incluso una vez arribado a la terminal, la empresa naviera informa que el buque originalmente asignado no arribará al país o que ha sido reprogramado. Ante esta situación, el exportador debe solicitar una nueva reserva para un buque distinto.

El inconveniente radica en que las terminales portuarias, por disposición operativa, no permiten el ingreso del contenedor en tránsito hasta tanto el nuevo buque esté confirmado o efectivamente operando. Esto genera que los contenedores ya cargados y en tránsito queden inmovilizados fuera del puerto, en depósitos o playones, a la espera de la confirmación de embarque.

Impacto: Esta situación provoca desvío de la hoja de ruta y la necesidad de gestiones adicionales ante la Aduana para justificar la extensión de plazos del tránsito.

Propuesta: Se propone que, en los casos en que se produzca un cambio de buque informado por la empresa naviera una vez iniciado el tránsito de exportación, se autorice el ingreso del contenedor a la terminal portuaria correspondiente, aun cuando el nuevo buque no se encuentre aun operando o se desconozca cuál será.

De este modo, el exportador podría cancelar el tránsito en la terminal y mantener la mercadería bajo su control y custodia aduanera en zona primaria.

**Respuesta DGA:** Es un tema recurrente en el ámbito de las terminales portuarias toda vez que la empresa naviera informa que el buque originalmente asignado no operará en el país o ha sido reprogramada su fecha de arribo una vez ya iniciado el tránsito terrestre de exportación conforme artículo 374 del C.A.

En tal sentido la Aduana no presenta oposición al respecto, es positivo mantener la trazabilidad mediante el ingreso del tránsito terrestre de exportación dentro del plazo vigente otorgado para su cumplimiento, son las Terminales portuarias las que evitan el mismo con la intención de no acumular el predio. De igual manera, el departamento Operacional se comprometió a interceder con las terminales portuarias para que puedan ingresar. Finalmente, el Director General dio por concluida la jornada y expresó su agradecimiento a todos los asistentes.

**Miembros participantes externos:**

1. CIARA - Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina y CEC- Centro de Exportadores de Cereales.
2. CAESCE- Cámara Argentina de Empresas de Servicios de Comercio Exterior.
3. ADEFA- Asociación de Fabricantes de Automotores.
4. CAME - Cámara Argentina de la Mediana Empresa.
5. AAFMHA - Asociación Argentina de Fabricantes de Máquinas Herramientas Accesorios y Afines
6. UIA- Unión Industrial Argentina.
7. CERA- Cámara de Exportadores de la República Argentina.
8. FECACERA- Federación de Cámaras de Comercio Exterior de la República Argentina.
9. IAEA- Instituto Argentino de Estudios Aduaneros.
10. CAC- Cámara Argentina de Comercio.
11. CDA- Centro de Despachantes de Aduana.
12. AAACI- Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional.
13. COPAL- Coordinadora de las Industrias de Productos Alimenticios.
14. CPPC - Cámara de Puertos Privados Comerciales.
15. CIRA –Cámara de Importadores de la República Argentina.
16. AMCHAM - Cámara de Comercio de los Estados Unidos en Argentina.
17. AAEF - Asociación Argentina de Estudios Fiscales
18. CAPSIA - Cámara Argentina de Prestadores de Servicios Internacionales Aeroexpresos.
19. AIERA - Asociación de Importadores y Exportadores de la República Argentina.
20. CSA - Cámara de Sociedades
21. CCI – Cámara de Comercio Internacional
22. CATARA - Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina

23. ABAPPRA – Asociación de Bancos Públicos y Privados

24. CACIPRA -Cámara de Comercio, Industria y Producción de la República Argentina.

**ARCA:**

- Dirección General de Aduanas
- Subdirección General de Control Aduanero
- Subdirección General de Operaciones Aduaneras Metropolitanas
- Subdirección General de Técnico Legal Aduanero
- Subdirección General de Operaciones Aduaneras del Interior
- Dirección de Reingeniería de Procesos Aduaneros
- Dirección de Programas y Normas de Procedimientos Aduaneros
- Dirección de Coordinación y Evaluación Operativa Aduanera
- Subdirección General Institucional.

