

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRES
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y FINANCIERAS
CARRERA DE CONTADURIA PÚBLICA
INSTITUTO DE INVESTIGACION DE CIENCIAS CONTABLES, FINANCIERAS Y AUDITORIA
UNIDAD DE POSTGRADO



“MONOGRAFIA”
DIPLOMADO EN TRIBUTACION

**TEMA: ANALISIS DEL CONTROL ADUANERO DE FRONTERA EN EL TRANSITO
INTERNACIONAL**

CASO: Frontera Tambo Quemado – Chungará

POSTULANTE: Lic. Ellmin Lidice Paz Choque
DOCENTE: Phd. Aymara Morales Herrera

La Paz – Bolivia

2018

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a:

Mis amados padres el pilar más importante de mi vida; mi mamita Teresa, gracias por inculcar en mí el ejemplo de esfuerzo y valentía, de no temer las adversidades porque Dios está conmigo siempre. A mi papito Freddy por su comprensión, tolerancia y paciencia en cada etapa de mi vida. Ambos con su amor incondicional, su esfuerzo, su apoyo, sus oraciones, consejos y palabras de aliento hicieron de mí una mejor persona y me han permitido llegar a cumplir hoy un sueño más.

Mi Bussy porque te amo infinitamente hermanito, por estar conmigo y para mí en todo momento, gracias.

AGRADECIMIENTOS

A mi madre Teresa Choque Girona el agradecimiento eterno por sus cuidados, su apoyo moral y espiritual por ser parte de este sacrificio con todas sus atenciones, por estar presente en cada uno de mis logros entre los que se incluye este. Me guio con reglas y me permitió muchas libertades, me ha motivado constantemente para alcanzar mis anhelos. Sé que este momento es tan especial para ella como lo es para mí.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	3
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	3
1. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	3
1.1. Formulación del problema	3
2. OBJETIVOS DEL TRABAJO.....	4
2.1. Objetivo general	4
2.2. Objetivos específicos	4
3. JUSTIFICACIÓN	4
3.1. Justificación Teórica.....	4
3.2. Justificación Metodológica	5
CAPÍTULO II	7
MARCO TEÓRICO.....	7
2.1. ESTADO DEL ARTE.....	7
2.1.1. Antecedentes del control aduanero fronterizo	7
2.1.2. Escuelas económicas del Comercio Internacional	8
- Teoría Mercantilista del Comercio Internacional.....	8
- Teoría Clásica del Comercio Internacional	9
- Teoría Neoclásica del Comercio Internacional	10
a) Modelo de Heckscher - Ohlin	10
b) La Política Keynesiana del Comercio Exterior	11
c) La Teoría de las Ventajas Competitivas	12
2.1.3. Teorías de la Investigación que sustentan el estudio	12
2.1.3.1. Convenio de Kyoto	15

a) Oficinas Aduaneras Yuxtapuestas	16
2.1.4. Procedimientos del régimen del Transito Aduanero	17
2.1.5. Documentos Requeridos para el Tránsito Aduanero	19
2.1.6. Inicio y Conclusión del Tránsito Aduanero	20
2.1.7. Precintos	21
2.1.8. Formalidades a Cumplir según Modo de Transporte.....	23
2.1.8.1. Transbordo de Mercancías	24
2.1.8.2. Carga Consolidada.....	25
2.1.8.3. Ingreso de Vehículos por Propios Medios.....	26
2.2. REFERENCIAS TEÓRICAS CONCEPTUALES	26
2.2.1. Comercio internacional	26
2.2.2. Exportaciones	26
2.2.3. Importaciones	27
2.2.4. Aduana Nacional.....	27
2.2.5. Control Aduanero.....	28
2.2.6. Verificación de la declaración de Mercancías	28
2.2.7. Frontera	29
2.2.8. Transito Aduanero.....	29
2.2.7. Recaudación tributaria	30
2.3. MARCO CONTEXTUAL	30
2.3.1. Paso Fronterizo Tambo Quemado – Chungará.....	31
2.3.2. El tratado de paz y amistad 1904.....	32
2.3.2.1. Almacenamientos y Tarifas.....	33
2.3.2.2. El Régimen de Libre Tránsito, La Construcción y Operación de Oleoductos .	34
2.3.2.3. Aplicación del Libre Tránsito a Nuevos Usos y Emprendimientos	35

2.3.2.4.	Situación Actual	35
2.3.3.	Controles integrados de la frontera Bolivia - Chile	35
2.3.3.1.	La importancia en Frontera Tambo quemado - Chungara	36
2.4.	MARCO LEGAL	37
2.4.1.	Ley General de Aduanas - Ley N° 1990 de 28 de julio de 1999	37
2.4.2.	Código tributario Boliviano - Ley N° 2492 de 02 de agosto de 2003	39
2.4.3.	Ley del Régimen de la Coca y Sustancias Controladas - Ley N° 1008 de 19 de julio de 1988	41
2.4.4.	Reglamento a la Ley General de Aduanas - Decreto Supremo N° 25870 de 11 de Agosto de 2000	42
2.4.5.	Reglamento del Régimen de la Coca y Sustancias Controladas - Decreto Supremo 22099 del 28 de diciembre de 1988	44
2.4.6.	Reglamento al Código Tributario Boliviano - Decreto Supremo N° 27310 de 09 de enero de 2004	45
2.4.8.	Resoluciones de Directorio de la Aduana Nacional de Bolivia	47
CAPÍTULO III		48
MARCO METODOLÓGICO		48
3.1.	DISEÑO METODOLÓGICO	48
3.2.	TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN	48
3.2.1.	Cuestionarios	48
3.3.	UNIVERSO O POBLACIÓN DE REFERENCIA	48
3.4.	DELIMITACIÓN GEOGRÁFICA	48
3.5.	DELIMITACIÓN TEMPORAL	49
3.6.	PRESUPUESTO	49
CAPÍTULO IV		50
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES		50

4.1. CONCLUSIONES	50
4.2. RECOMENDACIONES	51
BIBLIOGRAFÍA	53
ANEXOS.....	55

RESUMEN

El presente trabajo parte del hecho de que las Aduanas en América Latina y en gran parte del mundo se enfrentan a una dualidad: no ser un freno a la facilitación del comercio exterior y, por otra parte, buscar los mecanismos de control en el ingreso de mercancías al territorio nacional a través de las fronteras.

El comercio entre las naciones es el motor del bienestar económico y de la creación de riqueza. Las Administraciones de Aduanas constituyen uno de los eslabones fundamentales de la eficiencia de los intercambios internacionales, pues ellas gestionan todos los envíos con el fin de garantizar el cumplimiento de las normas nacionales y de las normas internacionales multilaterales que rigen los intercambios comerciales. Las Administraciones de Aduanas no sólo aseguran la recaudación de los derechos fiscales, la protección de la sociedad y la seguridad de la cadena logística, sino que asimismo procuran intensificar la facilitación del comercio a fin de fomentar la inversión y de reducir la pobreza.

El Tránsito Aduanero Internacional ha sido elaborado para reducir las dificultades a las que se enfrentaban los transportistas y, al mismo tiempo, ofrecer a las autoridades aduaneras un sistema internacional de control que sustituye los procedimientos nacionales tradicionales, mientras se asegura una protección efectiva de la recaudación de los Estados a través de los cuales transitan las mercancías.

En lo que se refiere a las medidas de control en las fronteras, el Tránsito Aduanero Internacional ofrece claras ventajas para las administraciones de aduanas, pues reduce las exigencias normales de un procedimiento nacional de tránsito. Al mismo tiempo, suprime la necesidad costosa en personal e instalaciones de proceder a una inspección física en los países de tránsito, aparte de la comprobación de los precintos y del estado exterior del comportamiento de carga o del contenedor. Suprime igualmente la necesidad de presentar garantías nacionales y los sistemas nacionales de documentación.

Palabras clave: Aduana, Frontera, Transito, Economía, Comercio.

INTRODUCCIÓN

Las administraciones aduaneras se enfrentan a una complejidad al momento de señalar cuáles son sus fines y principales objetivos, ya que por un lado las Aduanas siempre existieron para cobrar tributos y por otro lado, para controlar las operaciones de comercio exterior y evitar fraudes en contra del estado. Además, las aduanas impiden (al ser el primer control de las mercancías que entran al país) que ingresen mercancías no autorizadas o prohibidas protegiendo por tanto la salud, la seguridad, el medio ambiente y la recaudación de tributos.

Hoy en día, los tratados y convenios internacionales en vigencia, han afectado la recaudación tributaria haciéndola disminuir, con los años los tributos al comercio exterior están en una situación decreciente, dándole paso a la liberalización del comercio. Esto ha significado que el fin “recaudador” de la Aduana se vea afectado con su existencia, ya que conforme avanza la liberación mundial bajan los tributos recaudados. El enfoque actual de las Aduanas no puede estar, entonces, solo en las recaudaciones (fin para la que fueron creadas inicialmente), y se debe dar más énfasis a otros aspectos de mayor importancia, que pueden afectar a la población de un país.

Bolivia tiene una posición geográfica peculiar en Sudamérica. Está cercada por cinco países: Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Perú, lo que debería proporcionarle ventajas comerciales distintivas. Ello no ha sido así, entre otras razones por su situación de aislamiento, su topografía escabrosa y una infraestructura de transporte más bien pobre. Influye de manera negativa en el desarrollo de Bolivia no contar con una costa en el pacífico, fundamentalmente en la actividad del comercio exterior.

El comercio boliviano de ultramar depende, en gran medida, de los puertos chilenos de Arica e Iquique desde que el país perdiera su salida al mar en la contienda militar que mantuvo contra Chile en 1879, y las dificultades de comunicación y de transporte interno refuerzan la importancia del control fronterizo para Bolivia.

Los sistemas de Tránsito Aduanero internacional están concebidos para facilitar al máximo el movimiento de mercancías bajo esta modalidad en el transporte internacional y para proporcionar

a los países de tránsito, la seguridad y las garantías aduaneras requeridas. Una condición previa para el buen funcionamiento de tal sistema es, que las formalidades a cumplir no sean ni demasiado gravosas para las autoridades aduaneras, ni demasiado complejas para los transportistas y sus agentes. Por ello es necesario encontrar un equilibrio entre las exigencias de las autoridades aduaneras por una parte y las de los transportistas por otra.

Tradicionalmente, cuando unas mercancías atravesaban el territorio de uno o varios países, las autoridades aduaneras de cada país aplicaban medidas de control y procedimientos nacionales. Estos variaban según los países, pero implicaban frecuentemente la inspección de la carga en cada frontera y la aplicación de reglamentos nacionales en materia de seguridad (garantía, fianza, caución, depósito del importe de los derechos, etc.) para asegurar el pago de los derechos e impuestos, a los que las mercancías en cuestión serían sometidas en el país, durante el tránsito a través de cada territorio. Estas medidas, aplicadas sucesivamente en cada país de tránsito, significaban considerables gastos, retrasos y obstaculizaban el transporte internacional.

En el primer capítulo, se planteará el problema dando una posible solución hipotética basándose en los objetivos, además de justificar el estudio realizado.

En el segundo capítulo, se estudiará las teorías económicas que sustentarán el presente trabajo, se explicaran los conceptos fundamentales para el mejor entendimiento, se analizará la situación actual del control aduanero fronterizo de Tambo Quemado - Chungará, ver cómo funciona el control integrado, la tecnología, recursos humanos, e infraestructura existente en esta frontera, se menciona la parte legal y normativa vigente y se hace referente a la investigación.

En el tercer capítulo, se realizara un análisis de los medios y métodos con los que se ha realizado este estudio y que nos sirvieron para el desarrollo.

Finalmente se establecerán las conclusiones y recomendaciones de la presente Monografía.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

Se establecen las principales necesidades que fundamentan el problema a partir de la siguiente lluvia de ideas:

- La aduana nacional puede llegar a ser parte importante del motor de la economía o su mismo freno. Esta oficina de gobierno ha tenido que adaptarse a los distintos procesos que ha sufrido el comercio internacional en las últimas décadas.
- El valor de la aduana para una sociedad, responde fácilmente que es de particular importancia tanto por su rol recaudador, como por la protección que le da a la industria nacional.
- La aduana debe tener un rol estratégico que le permita desarrollarse económicamente.
- La aplicación de los Tributos, mediante la fiscalización y la atención de medidas coercitivas así como la estimulación al cumplimiento voluntario de sus deberes, lo que indica que se deben ejecutar los procedimientos de verificación y fiscalización para constatar el cumplimiento de las leyes y demás disposiciones de carácter tributario.
- Liquidar y notificar actos administrativos, siendo esto liquidar los tributos, intereses, sanciones y otros accesorios fueran precedentes. Aplicar el registro y el control del sistema de información, asegurando el cumplimiento de las obligaciones tributarias.
- Las aduanas son oficinas públicas cuya finalidad primordial es la de controlar el paso de mercancía nacional o extranjera que van hacia otros territorios o circulan entre diversos puntos de un mismo ámbito geográfico, también se encarga de la liquidación de los impuestos establecidos por las importaciones.

1.1. Formulación del problema

Por lo expuesto el problema se formula como el limitado y deficiente control aduanero fronterizo, ocasionando malestar en turistas, importadores y exportadores, transportistas y funcionarios aduaneros por la demora en el proceso de los tramites de Transito Aduanero por la Frontera de Tambo Quemado – Chungará, ocasionando un menor rendimiento de la economía Boliviana.

Por ello la pregunta se plantea como:

¿Cuáles son las causas que influyen en la demora del Transito aduanero en la frontera de Tambo Quemado – Chungará?

2. OBJETIVOS DEL TRABAJO

2.1. Objetivo general

Analizar los procedimientos de Control Aduanero en el Transito Internacional de la Frontera Tambo Quemado – Chungará en la actualidad

2.2. Objetivos específicos

- Describir los mecanismos de coordinación entre aduanas Bolivia – Chilena para el rendimiento y control del Tránsito Aduanero.
- Analizar el Tratado de Paz y Amistad de 1904 firmado entre Bolivia y Chile sobre el Transito aduanero.
- Estudiar el tipo de control establecido en la frontera (Bolivia – Chile) y los pasos realizados para su control.
- Estudiar la tecnología usada en frontera y analizar si existe carencia de personal en el control aduanero.

3. JUSTIFICACIÓN

3.1. Justificación Teórica

La frontera de Tambo Quemado es muy transitada y la falta de personal, la precaria infraestructura y la constante caída del sistema en el puesto fronterizo aduanero Tambo Quemado - Chungará, sumado al exhaustivo control de las autoridades chilenas, son los factores que influyen en el normal

despacho de camiones del transporte pesado que se encargan del comercio exterior boliviano. (Erbol, 2013)

El representante del transporte pesado internacional, Gustavo Rivadeneira, informó, que los viajes que realiza el sector hacia el puerto de Arica, Chile, se redujeron a menos de la mitad debido a las demoras en la planificación de carguío en esa terminal portuaria. "Si antes como transportistas hacíamos cinco viajes al mes, hoy en día, con estas demoras, estamos realizando solo dos viajes. Si antes por un tiempo de tres días dábamos un viático, hoy estamos dando por seis a siete días los viáticos", denunció. (ABI, 2018)

En los últimos meses se pudo evidenciar que la aduana chilena realiza el control fiscalizador a todos los vehículos que pasan por esta frontera, este tipo de inspecciones y fiscalizaciones se han vuelto muy recurrentes en este último tiempo. El control que ejercen funcionarios aduaneros chilenos ha dejado parados a centenas de camiones con carga boliviana en el puesto de la población de Chungará, (Chile).

El dirigente del sector pidió a la Cancillería intervenir por las vías diplomáticas para que se cumpla lo establecido en el tratado de 1904 sobre el paso de carga boliviana hacia el océano Pacífico. (ABI, 2018)

Es importante mejorar el control integrado fronterizo que hay entre la Frontera de Tambo Quemado - Chungará, por lo que la investigación se justifica debido a que permitirá conocer la influencia que tiene en la recaudación aduanera, este conocimiento contribuirá a optimizar el rendimiento en el control fronterizo.

3.2. Justificación Metodológica

Desde el punto de vista metodológico, la investigación adquiere relevancia debido a que empleara un proceso de análisis de la información, para determinar y comprobar las potencialidades económicas del control aduanero fronterizo por Tambo Quemado - Chungará.

Este análisis nos permitirá alcanzar los objetivos específicos trazados, requisito esencial para alcanzar el objetivo general que guiará la presente investigación.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. ESTADO DEL ARTE

A raíz del surgimiento de la globalización y de las nuevas prácticas en el Comercio Internacional, así como de las formalidades legales en el intercambio comercial entre países; las Aduanas han jugado un rol fundamental en el Comercio Internacional, que ha estado por mucho tiempo enfocado en la recaudación de impuestos, rol que ha ido cambiando y que, sin dejar de ser entidad recaudadora, tiene la función de controladora y facilitadora de la trayectoria de la mercancía. (Beato, 2012)

Para el Comercio Internacional, las aduanas aplican normativas legales que permiten identificar los procesos y procedimientos. En el país, dentro de las normativas legales vigentes aplicables a la mercancía exportada e importada.

2.1.1. Antecedentes del control aduanero fronterizo

A partir de los atentados el 11 de septiembre, en los Estados Unidos de América, el mundo refleja vulnerabilidad en las aduanas aéreas, marítimas y pasos fronterizos, lo que amenaza a la seguridad nacional; razones que motivaron a la OMA, a promover entre los países miembros, instrumentos que establecen directrices, buscando garantizar la seguridad y la integridad en las transacciones con las mercancías, teniendo a las Aduanas como responsables y garante de la seguridad.

Además, la aduana debe tener control de las sustancias peligrosas y prohibidas requiriendo las certificaciones fitosanitarias, zoonosanitarias y de no objeción, emitidas por las entidades gubernamentales. Tener control de la mercancía desde el punto de partida de origen o procedencia hasta el destino final, lo que requiere de un rastreo para que haya seguridad en el trasiego de dicha mercancía. La Aduana conecta con la Cadena Logística internacional y los medios que se utilizan para la transportación de la mercancía.

Se mantiene una relación entre Aduanas y empresas, referido en el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global que indica las pautas de la OMA y que pueden ser aplicadas en las administraciones aduaneras de los países Miembros. (Beato, 2012)

Las Aduanas deben mantener las Relaciones Internacionales en constante seguimiento, tener un estatus actualizado, y divulgado para que el personal del área tenga la información y sea ofrecida a los ejecutivos entendidos en las temáticas para la toma de decisiones. Esos resultados deben estar actualizados y socializarlos para tener una dimensión amplia de los temas tratados en aduanas. Incluyen la colaboración en el intercambio de información y asistencia en la lucha contra el fraude y el contrabando. Asimismo, conocer las competencias legislativas, los derechos e impuestos. Deben dar seguimiento y cumplimiento a los compromisos que se establecen en los convenios internacionales bilaterales y multilaterales.

2.1.2. Escuelas económicas del Comercio Internacional

El comercio internacional ha evolucionado, comenzó con una economía ya doméstica o feudal, luego se transformó en una economía nacional (con un solo mando político y económico), por último en una economía internacional. Feudalismo, mercantilismo y libre comercio, dentro de estas etapas se generaron teorías que pretenderían explicar las relaciones comerciales existentes entre las distintas entidades.

- Teoría Mercantilista del Comercio Internacional

La Escuela Mercantilista se desarrolló en los siglos XVI, XVII y XVIII, a lo largo de tres siglos sus representantes vivieron en situaciones y circunstancias no siempre idénticas, sus ideas y puntos de vista no son en todos los casos similares, aunque es obvio que tienen muchos puntos importantes, afines y comunes. (Torrez, 1987, pág. 137)

El objetivo esencial de los mercantilistas, era la constitución de un Estado económicamente rico y políticamente poderoso. Se trataba de una política, basada en el desarrollo de las fuerzas productivas, pugnaron por la subordinación del individuo al Estado y porque los recursos se

explotaran en beneficio de éste, partiendo del principio de que la actividad económica es un medio, no para satisfacer las necesidades, sino para fortalecer el Estado.

Esta teoría, constituyó el centro del pensamiento de los mercantilistas, sobre la forma de cómo lograr una balanza de comercio favorable, aspiración en torno de la cual giró la política comercial de los mercantilistas y para su logro, con pertinaz tesón aconsejó que el Estado interviniera para restringir las importaciones y promover las exportaciones.

Para los mercantilistas, el Comercio Internacional es favorable en la medida que sus exportaciones sean superiores a sus importaciones, logrando así, la afluencia de metales preciosos, sobre todo oro y plata. La acumulación de estos metales, hacía que un país se hiciera económicamente rico y poderoso ante los demás. De ahí que los mercantilistas estaban a favor de un estímulo por parte del Estado, a las exportaciones y una restricción a las importaciones. (Roll, 1963, págs. 60-68)

Por otra parte, el inadecuado régimen feudal, que en muchas regiones aún prevalecía no compaginaba con la revolución en los métodos de producción agrícola. El incremento de la productividad agrícola y la revolución en los transportadores propiciaban el excedente de población rural y su concentración en centros urbanos. A su vez, los descubrimientos geográficos y la explotación de zonas antes inexploradas por el capitalismo abrieron nuevas posibilidades a la expansión agrícola, comercial e industrial. Con la idea de una libertad comercial sin límites se trataba de proteger a los intereses industriales, los que clamaban ante todo por un comercio sin frenos, al percibir ya lo que después Adam Smith sintetizaría en el siguiente postulado: la extensión del mercado limita la producción. (Smith, 1958, págs. 83-84)

- **Teoría Clásica del Comercio Internacional**

Adam Smith, David Ricardo, y John Stuart Mill expusieron la primera teoría integral del Comercio Internacional. Se empeñaron por descubrir los principios que rigen el intercambio en el ámbito internacional. Estos autores al generalizar la teoría abordando las causas del intercambio internacional y sus ventajas estimaron justificar científicamente el librecambio entre los países, sin distinguir los diferentes grados de desarrollo o de atraso. (Torrez Gaytan, 1987, pág. 79)

Las teorías clásicas del Comercio Internacional, hacen referencia a la Ventaja Absoluta de Adam Smith, la Ventaja Comparativa de David Ricardo y la teoría de la demanda Reciproca de John Stuart Mill. Sin embargo, es importante mencionar que la teoría del Comercio Internacional no se inicia con la visión clásica de Smith, más bien surge a partir siglo XVII con una visión mercantilista. (Krugman, 1999, pág. 93)

- **Teoría Neoclásica del Comercio Internacional**

Durante la segunda mitad del siglo XIX la estructura de la Economía Europea sufrió modificaciones importantes a consecuencia del empleo del capital y técnicas de producción que incrementaron la productividad del trabajo. El industrialismo adquirió preponderancia en el desarrollo económico de los países imperiales. Los salarios reales y los niveles de vida de los trabajadores de estos países aumentaron. (Torrez Gaytan, 1987, pág. 104).

En materia de Comercio Internacional, la teoría tradicional del Comercio Internacional formulada en su forma neoclásica después de repudiar la teoría del valor-trabajo, se dedicaron a la tarea de acercar el modelo clásico a la realidad, sostienen que el libre comercio de productos funcionara siempre en provecho de cada país que entra al comercio exterior. Esto bajo el principio de que los socios comerciales deben especializarse en los productos que tengan costos de producción comparativamente bajos, niveles de ingreso más elevado en términos de valores de uso en ambos países. (Torrez Gaytan, 1987, pág. 109)

a) Modelo de Heckscher - Ohlin

La teoría de Heckscher - Ohlin destaca las diferencias en las dotaciones relativas de factores y en los precios de los factores entre países y postula que: "Un país exportará el bien cuya producción exija el uso intensivo en su factor relativamente abundante y de bajo costo con que cuenta el país, e importará el bien cuya producción requiera el uso intensivo del factor relativamente escaso y costoso del que dispone el país" (Salvatore, 1997, pág. 126).

El modelo se basó en los siguientes supuestos: Bienes homogéneos, tecnología y preferencias similares entre países, rendimientos constantes a escala, diferentes intensidades factoriales,

competencia perfecta entre países, no existen costos de transporte y los factores son móviles dentro de cada país pero no entre los dos países. (Torrez Gaytan, 1987, pág. 118).

La conclusión general a la que llegaron Heckscher y Ohlin es: “cuando se organiza un comercio relativamente libre entre países que tienen una dotación diferente de factores, los precios de las mercancías tenderán a igualarse y esta igualación a su vez influirá hacia la unificación también del precio de los servicios de los factores, o sea que por efecto de libre comercio de artículos, surgirá una tendencia a disminuir la renta del suelo, de los salarios, y del tipo de interés en donde por la escasez de los factores respectivos eran elevados y aumentarán en los países donde por su abundancia eran bajas las remuneraciones” (Torrez Gaytan, 1987, pág. 122).

b) La Política Keynesiana del Comercio Exterior

Cuando se examinan las relaciones económicas con el exterior, para obtener el volumen global del gasto nacional que se refiere a los bienes y servicios de producción interna, al consumo, a la inversión y al gasto público, se debe añadir naturalmente las exportaciones, puesto que representan una demanda de bienes producidos en el interior. Por un motivo análogo, pero contrario, se deducen las importaciones, las cuales representan una demanda de bienes producidos en el exterior. Esto significa, en definitiva, que lo que entra a formar parte del gasto nacional es el saldo de la balanza comercial. (Salvatore, 1997, pág. 76)

En la búsqueda de caminos que permitan superar la contradicción entre la necesidad del equilibrio interno y externo, Keynes recurrió al ámbito de la liquidez internacional. Expuso la idea de formar una moneda regulable o manejable para cubrir los pagos internacionales en el mundo capitalista y crear una reserva de medios de liquidez internacional, accesible a los países capitalistas.

Se expresa esta idea en la siguiente cita: "De la misma manera la creación de los sistemas bancarios nacionales contribuyó a contrarrestar la presión deflacionaria, que de otro modo habría impedido el desarrollo de la industria moderna: también con la extensión de la esfera de acción de este principio al campo internacional se podría contrarrestar la presión contraccional sobre el comercio mundial, que en caso contrario puede hundir en el caos social y en la decepción las buenas esperanzas de nuestro mundo moderno". (Salvatore, 1997, pág. 86)

c) La Teoría de las Ventajas Competitivas

En el transcurso de los años se han presentado diferentes concepciones respecto de la definición del término de competitividad; la nueva teoría de competitividad del Comercio Internacional, incluye variables tecnológicas, economías de escala, habilidades administrativas que aumentan la eficiencia.

Se define la competitividad como la habilidad de un país para alcanzar altas tasas sostenidas de crecimiento del producto per-cápita. También se puede definir como la habilidad de una nación para crear y mantener su entorno que sustente una mayor creación de valor para sus empresas y más prosperidad para sus habitantes.

La búsqueda de una forma de comprender la ventaja competitiva, debe arrancar de tres premisas:

- Primera "la naturaleza de la competencia y las fuentes de ventaja competitiva difieren mucho de unos sectores e incluso entre los segmentos de un sector.
- Segunda, los competidores mundiales frecuentemente llevan a cabo algunas actividades de la cadena del valor fuera de un país de origen.
- Tercera, las empresas consiguen y mantiene ventaja competitiva en la competencia internacional mediante la mejora, perfeccionamiento e innovación. (IBCE, 2004, pág. 22)

2.1.3. Teorías de la Investigación que sustentan el estudio

Ramiro Orias en su trabajo "El régimen de los países sin litoral en el Derecho del mar y las Perspectivas para Bolivia" nos muestra una relación detallada de los acuerdos firmados durante el periodo republicano entre los Gobiernos de Bolivia y Chile.

Comienza citando el Tratado de Paz y Amistad de 20 de octubre de 1904 donde se establecen las bases de los derechos bolivianos de libre acceso al mar además de reconocer el dominio absoluto

y perpetuo de Chile sobre los territorios ocupados por éste en virtud al Pacto de Tregua de 1884, cediendo 158.000 Km².

Lo que debemos destacar del tratado de 1904, a parte de las medidas compensatorias -como la construcción del ferrocarril Arica - La Paz y además de otros tramos, y el pago de 300.000 libras esterlinas a Bolivia, es que Chile reconoce el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y Puertos del Pacífico. (Tratado de, 1904)

Al respecto Orias señala, y aclara que este derecho no es irrestricto, puesto que su ámbito de validez sólo alcanza al tráfico comercial. (Orias Arredondo, 1992, pág. 47). De donde se infiere que el punto de interés mutuo, tanto para Chile como para Bolivia es la actividad comercial, ya que el "libre tránsito" precisamente está referido al movimiento de mercancías y al flujo del comercio boliviano. Si bien, este Tratado es básicamente resultado de la Guerra de 1879, no fue el único, pues este más bien marca uno de los hitos sobre los cuales los gobiernos de ambos países firmaran nuevos acuerdos que refuerzan y complementan garantizando precisamente el libre tránsito. A ocho años de la suscripción del Tratado de Paz de 1904, el 6 de agosto de 1912 los gobiernos de Bolivia y Chile suscriben la llamada Convención sobre Tráfico Comercial donde se reglamenta el Tratado de Paz y Amistad, estableciéndose además que las mercaderías bolivianas "están sometidas a las autoridades aduaneras y leyes bolivianas de materia" quedando exentas de todo reconocimiento interior.

En este estudio se menciona también la firma de la Convención de Libre Tránsito en 1937, como consecuencia de que las autoridades Chilenas en nombre de la contribución a la paz, establecieron la prohibición de ingreso de armas hacia Bolivia en 1933, en el periodo de la Guerra del Chaco, así tras el periodo de guerra en que estuvo sumida Bolivia, el 16 de agosto de 1937 se firma aquel nuevo tratado, donde en su artículo 1° se aclara que el libre tránsito "comprende toda clase de carga y en todo tiempo y sin excepción alguna". (Orias Arredondo, 1992, pág. 36)

Sin embargo, los tratados comerciales entre Bolivia y Chile no cesarían, pues el 25 de enero de 1953 se firma la Declaración de Arica, como consecuencia de que en aquella época Simón I. Patiño interpuso una demanda en Chile para el embargo de equipos que tenían como destino las minas

nacionalizadas, así en lo sobresaliente de esta declaración se encuentra que "toda clase de carga, sin excepción alguna, en tránsito por territorio Chileno de o para Bolivia, se halla sujeta a la jurisdicción y competencia exclusiva de las autoridades aduaneras bolivianas".

Finalmente, Orias menciona la firma de dos nuevos acuerdos: el Tratado de Complementación Económica del 31 de enero de 1955, donde ambos gobiernos se comprometen, además de los de tipo comercial, aduanera y libre tránsito, de prestar facilidades necesarias para la construcción y operación por YPF, de un oleoducto Oruro - Arica. (Orias Arredondo, 1992)

Un último tratado, al que se refiere este autor data del 1 de agosto de 1975 denominado como el Sistema Integrado de Tránsito, donde se habla de la simplificación de operaciones portuarias y documentales y la implementación de zonas francas en Iquique y Arica, con el fin de facilitar el comercio exterior de Bolivia.

Sin embargo, el proceso de firma de tratados entre Bolivia y Chile no concluiría, sino más bien proseguiría, en consecuencia el 6 de abril de 1993 en el marco de la ALADI, los gobiernos de la época suscriben el Acuerdo de Complementación Económica 22.

Dentro de sus finalidades sobresalientes del mencionado acuerdo esta: el sentar las bases para una creciente y progresiva integración de las economías; además de facilitar, ampliar y diversificar el intercambio comercial de bienes y servicios. Mientras, que en el tema comercial ambos países se comprometen a realizar sus máximos esfuerzos para impedir la aplicación de medidas que tiendan a obstaculizar el comercio recíproco, en el tema de las inversiones en su artículo 15 se comprometen a un tratamiento no menos favorable a los capitales de otros países como nacionales señalando facilitar las inversiones de cada país signatario en el territorio del otro. (Acuerdo 22, 1993, págs. 2-3)

Los anexos del ACE 22, constituyen una parte importante de este tratado, pues en esta parte se contempla y establece las preferencias arancelarias que se otorgan ambos países, en el marco de la liberalización de los mercados para el intercambio tanto de productos bolivianos y chilenos.

Según fuentes del IBCE (30/10/06) Bolivia logra el mejor acceso que Chile haya concedido a cualquier otro socio bilateral (EE.UU., UE, México, etc.) pues la vigencia del XV Protocolo Adicional al ACE 22 emitido por el D.S. 28890, el mercado chileno se abrirá para más de 6.000 productos que Bolivia puede exportar ahora con "arancel cero". Solo 8 productos no serán liberados totalmente (azúcar, trigo, harina de trigo).

2.1.3.1. Convenio de Kyoto

El consejo de la organización mundial de Aduanas, parte de la organización mundial de comercio, el 18 de mayo de 1973 suscribe en Kyoto, un convenio que procura eliminar las divergencias existentes entre los regímenes y las prácticas aduaneras que pudieren obstaculizar el comercio internacional y otros intercambios internacionales, contribuir eficazmente al desarrollo del comercio e intercambios, simplificando y armonizando los regímenes y las prácticas aduaneras y estimulando la cooperación internacional.

Este convenio indica que es posible lograr beneficios mediante la facilitación comercial sin comprometer las apropiadas normas de control aduanero siempre y cuando las partes contratantes se comprometan a aplicarlo. Alcanzando un alto grado de simplificación y de armonización de los regímenes y prácticas aduaneras, y ejecutando una importante contribución a la facilitación del comercio internacional. En concordancia con el Art. 8, de la Ratificación del Convenio, todo miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de sus organismos especializados se puede convertir en parte contratante del convenio suscribiéndolo, adhiriéndose al mismo o presentando un instrumento de ratificación luego de suscribir el mismo sujeto a ratificación

El Convenio de Kyoto indica lo que una aduana moderna debe considerar antes de poner en marcha un Plan de control aduanero. Principalmente establece que debería evitarse al máximo los controles de los movimientos de carga y hacerlo por auditorías, para no entorpecer el libre flujo comercial de los países. Adicionalmente nombra a la gestión de riesgo como elemento clave para poder manejar el crecimiento del comercio internacional. Resalta, también, aspectos relacionados con la cooperación con la empresa privada.

El apoyo de la Alta Dirección; un personal debidamente capacitado, motivado y remunerado; una organización y procedimientos adecuados son necesarios más que nunca, de otra manera se vería comprometido el éxito de cualquier iniciativa de mejoramiento del control aduanero.

La Aduana debería llevar regularmente a cabo tareas de evaluación y de revisión mediante un proceso de medición de cumplimiento de la ley. También se puede realizar a través de auditorías de gobierno externas mediante autoridades auditoras del Estado, como el Revisor de Cuentas o el Auditor General. Aunque el alcance y las metodologías de estas revisiones difieren, su objetivo es identificar las debilidades presentes en el programa de control realizar las recomendaciones pertinentes para su mejoramiento. (Kyoto, 1997, pág. 13)

Varias administraciones aduaneras han instituido un enfoque moderno y filosófico de su misión que especifica que su última finalidad es lograr el cumplimiento de la ley. El éxito se mide con respecto al total cumplimiento de las leyes comerciales por parte de sus comerciantes y de las mercancías importadas y exportadas.

a) Oficinas Aduaneras Yuxtapuestas

Abrir oficinas de control aduanero yuxtapuestas facilita las verificaciones en fronteras comunes entre dos Estados vecinos. Estas oficinas, inicialmente establecidas para controlar el tráfico carretero, se utilizan cada vez más para otros fines. El principio de controles yuxtapuestos se adapta fácilmente al tráfico ferroviario, fluvial, aéreo y marítimo.

La creación de oficinas de control aduanero yuxtapuestas se prevé por lo general en acuerdos bilaterales ente Estados vecinos. Para la Aduana las ventajas de oficinas de control aduanero nacionales yuxtapuestas son las siguientes: mayor eficacia en el control del tráfico de frontera, reducción mutua de gastos de ejecución y mejor apreciación de las prioridades de una y otra Aduana, aumentado, al mismo tiempo la cooperación tanto a nivel de facilitación como de control.

No obstante, se podría obtener mayores beneficios aún si se instaurara el control único de modo generalizado en las oficinas de control nacional yuxtapuestas, por lo menos con respecto a algunas operaciones aduaneras como el control de mercancías en tránsito.

En algunos países, los viajeros pueden ser revisados únicamente por las autoridades del país de entrada (primero control policial y luego aduanero) en oficinas nacionales de control, generalmente cuando las autoridades del país de salida hubieran decidido no efectuar sus propios controles de forma sistemática.

El control documentario es la información obtenida de la verificación de los documentos que permite controlar el cumplimiento de la ley así como efectuar la correspondencia con los perfiles de riesgo.

La presentación de los documentos antes de la llegada/partida de las mercancías y de los medios de transporte permite la selección previa del movimiento para su verificación.

Permite a la Aduana decidir acerca del despacho de mercancías y de los medios de transporte antes que lleguen efectivamente al territorio aduanero. Comparar la información presentada en los documentos con la información disponible en la Aduana para poder detectar los envíos que requieran especial atención. (Kyoto, 1997, pág. 20)

Las administraciones aduaneras pueden llevar a cabo verificaciones para asegurarse que los medios de transporte con fines comerciales cumplen con las condiciones técnicas establecidas por algunos convenios internacionales con respecto al transporte internacional de mercancías.

Si el control documentario indica que el movimiento es satisfactorio y que aparentemente no habría riesgos, entonces no es necesario un reconocimiento de las mercancías, por lo general. No obstante, si de los documentos surgiera que es necesario realizar un reconocimiento de las mercancías, el alcance de este reconocimiento dependerá de la clase de mercancías y de la infracción que presuma la Aduana.

2.1.4. Procedimientos del régimen del Tránsito Aduanero

El Régimen de Tránsito Aduanero de Mercancías será solicitado por un “transportador” internacional, autorizado por la autoridad nacional competente y debidamente registrado y habilitado por la Aduana Nacional.

El transportador deberá verificar que el tiempo de vigencia de su permiso sea suficiente para concluir la operación de Tránsito Aduanero, además de no tener pendiente de arribo Tránsito Aduanero iniciado con anterioridad.

La aplicación del procedimiento de Tránsito Aduanero en aduanas de partida o en aduanas de ingreso, según corresponda requiere el registro del manifiesto de carga en el sistema informático de la Aduana Nacional, conforme a lo establecido en el procedimiento para Gestión de Manifiesto.

La carga de ultramar destinada de Bolivia en tránsito por puertos extranjeros deberá ser transportada exclusivamente por transportadores bolivianos debidamente registrados y habilitados por la Aduana Nacional. El cumplimiento de los aspectos antes mencionados deberá ser verificado por las agencias de la Aduana Nacional de Bolivia en el exterior.

En operaciones de Tránsito Aduanero realizadas por vía terrestre los medios y/o las unidades de transporte más las mercancías deberán ser pesadas en báscula por el concesionario de depósitos aduaneros o por el concesionario de zona franca, según corresponda, conforme a lo siguiente:

- En administraciones aduaneras interiores desde las que se reembarcan mercancías al exterior y en zonas francas desde las que se reexpiden mercancías al exterior y otra zona franca, previamente a la presentación de la declaración de Tránsito Aduanero a la Administración Aduanera.
- En aduanas de destino, una vez arribados los medios y/o unidades de transporte y previamente al registro de llegada de Tránsito Aduanero realizado por la administración Aduanera. Además, el peso registrado en la aduana de partida o en la aduana de ingreso, según corresponda, será considerado por las aduanas de destino como información referencial en la recepción de la carga arribada.

- Para carga de ultramar en tránsito a Bolivia, las Agencias de la Aduana Nacional en el exterior exigirán al transportador la presentación de la boleta de pesaje emitida en la báscula de puerto, previamente a la autorización del Tránsito Aduanero.
- El funcionario de aduana que intervengan en el control de la operación de Tránsito Aduanero deberá incluir el peso de la boleta de pesaje en la casilla informática.

2.1.5. Documentos Requeridos para el Tránsito Aduanero

La declaración de Tránsito Aduanero y los documentos de embarque requeridos (Ver Anexo II) para el Tránsito Aduanero de mercancías según el tipo de operación y el modo de transporte utilizado, el documento físico (Ver Anexo III) deberá ser elaborada por el transportador con base a los datos contenidos en los documentos de embarque que amparan las mercancías transportadas en el medio y/o unidad de transporte.

El transportador, además de las mercancías y el medio y/o unidad de transporte, deberá obligatoriamente presentar ante las administraciones aduaneras de partida, de ingreso y de destino los siguientes documentos: la declaración de Tránsito Aduanero, los documentos de embarque y los documentos de soportes (Ver Anexo IV) que respaldan la operación de tránsito aduanero; documentos sin los cuales no podrá transportar mercancías bajo este régimen.

Adicionalmente el transportador deberá presentar fotocopias de la documentación correspondiente al o los consignatarios de las mercancías según lo siguiente:

- a) Para mercancías consignadas a personas Naturales, fotocopia del Carnet de Identidad del consignatario.
- b) Para mercancías consignadas a personas jurídicas, fotocopia del NIT (Número de Identificación Tributaria) otorgado por el SIN a la empresa.

- c) Para mercancías consignadas a empresas desconsolidadoras de carga o entidades financieras de intermediación que actúan en representación de los consignatarios finales de las mercancías, no se exigirá la presentación de los documentos mencionados en los incisos a) y b) precedentes.

El transportador deberá portar un ejemplar válido o una copia legalizada de la autorización previa emitida por el organismo nacional competente para el ingreso de mercancías consideradas como sustancias controladas, explosivos, armas y municiones, así como aquellas mercancías que conforme a la legislación vigente requieren autorizaciones previas para su ingreso a territorio aduanero nacional.

2.1.6. Inicio y Conclusión del Tránsito Aduanero

Las Agencias de la Aduana Nacional habilitadas en puertos del exterior se constituyen aduanas de partida (Ver Anexo V) para el Tránsito Aduanero de carga de ultramar destinada a Bolivia. Asimismo, las administraciones aduaneras interiores o de Zona Franca constituyen aduanas de partida para el Tránsito Aduanero de mercancías reembarcadas al exterior o reexpedidas desde zonas francas nacionales al exterior u otra zona franca, según corresponda. Para el Tránsito Aduanero entre zonas francas nacionales deberá considerarse lo establecido en el artículo 247° del reglamento de la Ley General de Aduanas.

Las administraciones aduaneras de frontera, de aeropuerto, interiores y de zonas francas podrán constituirse en aduanas de ingreso, aduanas de salida o aduanas de destino.

La operación de Tránsito Aduanero concluirá con el arribo del medio y/o unidad de transporte más las mercancías y la presentación de la declaración de Tránsito Aduanero y documentación soporte a la Administración Aduanera, en la cual se procederá a la entrega de las mercancías por parte del transportador en el depósito aduanero o de zona franca de destino y al registro de llegada del Tránsito Aduanero, conforme a lo siguiente:

- Para mercancías destinadas a Bolivia. Las aduanas de destino verificaran el ingreso de las mercancías a recinto aduanero; procediéndose al registro de llegada del Tránsito Aduanero, generación del manifiesto de carga de llegada y emisión del parte de recepción en el sistema informático.

La conclusión de declaraciones de Tránsito Aduanero de mercancías destinadas a depósitos especiales y depósitos transitorios se sujetará a lo establecido en el Procedimiento para el Régimen de Depósito de Aduana.

- Para mercancías destinadas a territorio aduanero extranjero (Tránsito Aduanero internacional a terceros países, reexportación y reembarque al exterior) las aduanas de salida verifican la salida de los medios y/o unidades de transporte y las mercancías de territorio nacional procediéndose al registro de llegada y emisión del certificado de salida y del balance de exportación en el sistema informático, conforme a lo dispuesto por el artículo 150° del Reglamento de la Ley General de Aduanas.

Dependiendo de las características de la operación de Tránsito Aduanero que se constituye en una Administración Aduanera, los tipos de cierre a ser registrados en la aplicación web podrán ser:

- **Normal:** Cuando la carga llega a la aduana de destino consignada en el documento de embarque.
- **Forzado:** Cuando la carga llega a una aduana de destino diferente a la aduana de destino consignada en el documento de embarque.
- **Transbordo:** Cuando se realiza una operación de transbordo.

2.1.7. Precintos

Las administraciones aduaneras de las aduanas de partida, de ingreso, de salida y de destino deberán verificar que los medios y/o unidades de transporte que realizan Tránsito Aduanero de mercancías estén debidamente precintados; excepto en aquellos casos en los que las mercancías sean de gran volumen y fácil reconocimiento.

Considerando las excepciones anteriores, la colocación de precintos en aduanas de partida, aduanas de ingreso, aduanas de paso y aduanas donde se realizan transbordos será realizada por la Administración Aduanera en los siguientes casos:

- Para medios y/o unidades de transporte que ingresa con mercancías hacia territorio aduanero nacional por una Administración Aduanera de Frontera Establecida como Vía Autorizada para Tránsito Aduanero.
- Para mercancías destinadas a varias aduanas de destino transportadas en un mismo medio y/o unidad de transporte, una vez concluida la descarga parcial de las mercancías en la aduana que corresponda.
- Para mercancías transbordadas de un medio de transporte a otro, una vez concluido el transbordo de las mercancías.

Los concesionarios de depósitos aduaneros deben proporcionar los precintos a la Administración Aduanera, conforme a lo establecido en el Reglamento para la Concesión de Depósitos de Aduana vigente. La numeración del precinto colocado deberá ser registrada por la Administración Aduanera, tanto en la declaración de Tránsito Aduanero presentada por el transportador como en la aplicación web para Tránsito Aduanero.

Las mercancías transportadas en medios y/o unidades de transporte abiertas (no contenerizados), deberán ser aseguradas por el transportador mediante un cable acerado colocado en la cubierta de la carga, siempre y cuando la naturaleza de las mercancías o sus embalajes lo permitan.

Si los precintos colocados sufrieran daños por situaciones ajenas al transportador, este deberá informar acerca de los daños en los precintos a la aduana más próxima o a la aduana de destino, según corresponda. En estos casos la Administración Aduanera verificara las mercancías entregadas por el transportador a efecto de establecer si existen diferencias.

En aduanas de destino, si las mercancías llegan en contenedores cerrados cuyos precintos no corresponden a los declarados por el transportador o los colocados en la aduana de partida o en la aduana de ingreso, se procederá a la apertura del contenedor, recepción de la carga y emisión del Parte de Recepción.

En caso de evidenciarse faltantes, la Administración Aduanera requerirá al transportador la presentación de los descargos pertinentes como requisito previo a la entrega del Parte de Recepción. De no existir diferencias, deberá anotarse estas situaciones en el parte de recepción y proseguir con el trámite.

Si las mercancías no corresponden a las declaradas en la documentación presentada, la Administración Aduanera deberá aplicar lo dispuesto por el artículo 181° del Código Tributario e iniciar las acciones correspondientes.

2.1.8. Formalidades a Cumplir según Modo de Transporte

Nos concentraremos en el transporte carretero ya que por las Fronteras Bolivia - Chile el Tránsito Aduanero se realiza por este medio, pero cabe mencionar a largos rasgos los siguientes tipos de transporte:

a) Transporte Carretero.- Las unidades de transporte extranjeras sujetas al régimen de Tránsito Aduanero serán admitidas temporalmente en territorio aduanero nacional conforme a lo establecido por el artículo 69 de la Ley General de Aduanas.

Las unidades de transporte extranjeras destinadas a ser nacionalizadas en territorio aduanero nacional, deberán ser consignadas como mercancías en un manifiesto de carga y en una declaración de Tránsito Aduanero, especificando la aduana de destino en la que se realizara su despacho aduanero.

b) Transporte Férreo.- Se presenta el TIF/DTA, como documento de embarque y/o declaración de Tránsito Aduanero, esta ampara el transporte de la carga destinada a un solo

consignatario, la que podrá transportarse acondicionada a uno o más vagones al amparo del contrato de transporte.

- c) **Transporte Aéreo.-** El transporte de mercancías que implique la transferencia entre transportadores aéreos se realizara al amparo de un manifiesto de transferencia de Carga Aérea elaborado con base al Parte de Recepción emitido para el efecto.
- d) **Transporte Fluvial.-** El control aduanero se aplicara al ingreso y salida de mercancías sujetas al régimen de Tránsito Aduanero, transportadas por vía fluvial (longitudinal y transversal fronterizo), debidamente autorizadas y para su registro deben contar con el certificado de registro y la Licencia de Operaciones.
- e) **Transporte Multimodal.-** El transporte multimodal de mercancías será realizado bajo responsabilidad de un operador de transporte multimodal (OTM), autorizado por la autoridad nacional competente y registrada ante la Aduana Nacional.

2.1.8.1. Transbordo de Mercancías

Cuando existan circunstancias de fuerza mayor o casos fortuitos debidamente probados, atribuibles a accidentes o desperfectos en los medios de transporte en territorio aduanero boliviano que impidan la continuación de la operación de Tránsito Aduanero hasta la aduana de destino final consignada en los documentos de embarque, deberá considerarse de manera excepcional lo siguiente:

- De presentarse percances que requieran el transbordo de las mercancías de un medio de transporte a otro en forma inmediata por peligro inminente, el transportador tomara las medidas que estime oportunas para salvaguardar la carga sin requerir autorización previa de la Administración aduanera.

- En este caso, conforme a lo establecido en el inciso c) del artículo 181° del Código Tributario Boliviano, en el día, el transportador deberá comunicar a la Administración Aduanera más próxima acerca del transbordo realizado.
- El transportador deberá presentar la documentación a la Administración Aduanera más próxima, adjuntando el acta de comprobación del accidente, emitida por la autoridad policial competente más cercana. En el caso del transporte férreo, el transportador deberá presentar la documentación y el Parte de Novedades emitido por el Puesto de Control de Trenes en el que se detalle el percance acaecido.

El transbordo de mercancías será autorizado por el funcionario de aduana designado para tal efecto, previa verificación de la carga, los medios y/o unidades de transportes sustitutos a ser utilizados para la continuación del Tránsito Aduanero y la documentación soporte requerida según el tipo de operación.

2.1.8.2. Carga Consolidada

Para el Tránsito Aduanero de carga consolidada, el transportador deberá incluir los datos del documento de embarque Master o Madre que ampara dicha carga tanto en la declaración de Tránsito Aduanero como en el manifiesto de carga registrado en el sistema informático. La carga consolidada necesariamente deberá estar consolidada a un desconsolidador autorizado, registrado y habilitado por la Aduana Nacional.

La carga consolidada en un contenedor, consigna a una empresa desconsolidadora autorizada y destinada a varias aduanas en territorio aduanero nacional (incluso para diferentes importadores), deberá ser declarada en un documento de embarque Master o Madre que amparara el transporte del contenedor hasta la primera aduana de destino donde se efectuara la des consolidación de la carga.

Una vez desconsolidada la carga, según lo declarado en los documentos de embarque Hijos, en la primera aduana de destino se aplicara lo siguiente:

- Recepción de la carga destinada a esa aduana, conforme al Procedimiento para el Régimen de Deposito de Aduana vigente.
- Autorización de las declaraciones de Tránsito Aduanero que amparen el transporte de la carga hasta las aduanas de destino declaradas en los documentos de embarque Hijos, bajo responsabilidad de un transportador registrado en la Aduana Nacional.

2.1.8.3. Ingreso de Vehículos por Propios Medios

El ingreso de vehículos por sus propios medios también se aplicara a la internación por propios medios de vehículos automotores destinados al régimen aduanero de Admisión Temporal para Reexportación en el mismo Estado.

El manifiesto de carga que ampara el Tránsito Aduanero de Vehículos internados por propios medios será registrado en el sistema informático por la aduana de partida o por la aduana donde se presente el trámite.

2.2. REFERENCIAS TEÓRICAS CONCEPTUALES

Considero importantes para la realización de este trabajo los siguientes conceptos:

2.2.1. Comercio internacional

El comercio internacional es la actividad comercial entre dos países. En este sentido un país exportador envía productos y/o servicios a un país importador, por lo tanto, hace referencia al movimiento que tienen los bienes y servicios a través de los distintos países y sus mercados.

Se realiza utilizando divisas y está sujeto a regulaciones adicionales que establecen los participantes en el intercambio y los gobiernos de sus países de origen. Al realizar operaciones comerciales internacionales, los países involucrados se benefician mutuamente al posicionar mejor sus productos, e ingresar a mercados extranjeros. (Ballesteros, 2000, pág. 12)

2.2.2. Exportaciones

Exportación es cualquier bien o servicio enviado a otra parte del mundo, con propósitos comerciales. La exportación es el tráfico legítimo de bienes y servicios nacionales de un país pretendidos para su uso o consumo en el extranjero. Las exportaciones pueden ser cualquier producto enviado fuera de la frontera de un Estado. (Kotler, 2002, pág. 136)

2.2.3. Importaciones

Importación es un término que procede del verbo importar (introducir productos o costumbres extranjeras en un país). Se trata de la acción de importar mercancías o cuestiones simbólicas de otra nación.

Se denomina importación a la acción comercial que implica y desemboca en la introducción de productos foráneos en un determinado país con la misión de comercializarlos. Básicamente, en la importación, un país le adquiere bienes y productos a otro. Al no poder concretar la importación de los productos madre, nuestra empresa, está parada en materia de producción. (Perez, Definicion.de, 2013)

2.2.4. Aduana Nacional

Las aduanas de un país se encargan de la administración de las entradas y salidas de productos del extranjero al país. En cualquier país, las aduanas representan la parte que regula y controla cualquier actividad que tenga relación con la entrada y salidas de productos, personas o incluso capitales de un país.

Entre sus tareas, se encuentra llevar un control fiscal, de seguridad, de salud y estadística del comercio internacional.

Es aquel lugar establecido generalmente en las áreas fronterizas, puertos y ciudades importadoras/exportadoras cuyo propósito principal es contralar todas las entradas y salidas de mercancía, los medios en los que son transportadas y los trámites necesarios para llevarlos a cabo.

Su función recae en hacer cumplir las leyes y recaudar impuestos, derechos y aprovechamientos aplicables en materia de comercio exterior. (Aduanas S. d., 2018)

“La Aduana Nacional es la institución encargada de vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las fronteras, puertos y aeropuertos del país, intervenir en el tráfico internacional de mercancías para los efectos de la recaudación de los tributos que gravan las mismas y de generar las estadísticas de ese movimiento, sin perjuicio de otras atribuciones o funciones que le fijen las leyes. (Aduanas L. G., 2009)

2.2.5. Control Aduanero

“Son las medidas aplicadas a los efectos de asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos de cuya aplicación es responsable la Aduana”. La Ley Orgánica de la Dirección General de Aduanas, en su artículo 18, define control aduanero como “el ejercicio pleno de las facultades establecidas en esta Ley, en la legislación aduanera y de comercio exterior, las cuales serán definidas, planificadas, dirigidas y hechas ejecutar por la Dirección General de Aduanas”. (OMA, 2018)

2.2.6. Verificación de la declaración de Mercancías

Son operaciones llevadas a cabo por la Aduana a los efectos de corroborar que la declaración ha sido correctamente realizada y que la documentación que la respalda se encuentra adjunta y que se ha cumplido con las condiciones relativas a su autenticidad y validez. Esto se realiza a los efectos de confirmar que toda la información exigida relativa a las mercancías ha sido referida al importador, descripción, cantidad, valoración, (OMA, 2018). Clasificación, abastecedor, origen, y a cualquier otra información exigida relativa a licencias. La declaración de mercancías puede ser un formulario conforme a un modelo oficial establecido por la Aduana, o en el caso de procedimientos simplificados, la factura comercial. (Kyoto, 1997, pág. 20)

Los documentos de respaldo incluyen a la factura comercial, certificados de origen, certificados de preferencias, licencias, permisos especiales y documentos de transporte. En el caso de algunas mercancías, se podrá exigir documentación específica.

2.2.7. Frontera

La frontera, marca una soberanía. El gobierno de un país tiene autoridad dentro de los límites de sus fronteras. Lo que ocurre más allá, aunque sea a unos pocos metros, está fuera de su incumbencia, siempre y cuando no afecte sus intereses nacionales. (Perez, Definicion.de, 2009)

La razón de ser de la frontera será la de marcar y delimitar la soberanía de una nación respecto de otra que se encuentra situada inmediatamente al lado y de este modo evitar problemas como disputas sobre tierras, aguas, aire y demás, con los estados vecinos. En este sentido, vale recordar que las fronteras se consideran extendidas sobre la atmósfera situada dentro de los límites de una nación (espacio aéreo) y por sobre la plataforma submarina de aquellas aguas que bañan sus costas. Los espacios aéreos y marítimos ubicados por fuera de estos ámbitos se denominan internacionales, sin jurisdicción soberana de ninguna nación en particular. (ABC, 2018)

2.2.8. Transito Aduanero

El Tránsito Aduanero se define como el régimen aduanero bajo el cual las mercancías se transportan de una oficina aduanera a otra oficina aduanera (sin que se les impongan derechos aduaneros), y quedando bajo el control aduanero. Esta definición incluye las operaciones de tránsito nacional, p. ej., el transporte entre las oficinas de llegada y de salida dentro del mismo país o territorio, así como el Tránsito Aduanero Internacional, por ejemplo, el transporte que cruza una o más fronteras de acuerdo con un acuerdo bilateral o multilateral. (Kyoto, 1997)

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. (Aduanas L. G., 2009)

Tránsito Aduanero es el transporte de mercancías desde una oficina aduanera de partida a una de destino, bajo el Régimen de Tránsito Aduanero. A estos fines, se entiende por aduana de partida, la oficina aduanera por donde comienza la operación de tránsito; por aduana de paso, toda oficina aduanera por donde transiten las mercancías en el curso de la operación de Tránsito Aduanero; y por aduana de destino, la oficina aduanera donde termina la operación de Tránsito Aduanero. El transportador es responsable ante la aduana por la entrega de las mercancías a la administración aduanera de destino.

Las operaciones de Tránsito Aduanero comprenden el territorio nacional e internacional. Cuando la operación termine en el país, el importador presentará la declaración de aduana en la oficina aduanera de destino.

2.2.7. Recaudación tributaria

Un sistema tributario tiene como objetivo central el de recaudar recursos de forma equitativa para el funcionamiento de un país y con el menor costo posible para los contribuyentes, es decir que la carga impositiva no distorsionen las decisiones económicas de los agentes económicos.

"El Estado en todos sus ámbitos - desde la administración central hasta las administraciones locales - utiliza los impuestos para recaudar ingresos con el fin de realizar proyectos públicos, como carreteras, escuelas y defensa nacional", (Mankiw, 2007, pág. 90). Por tanto el sistema tributario tiene que ser eficiente y transparente en la recaudación y manejo de esos recursos.

2.3. MARCO CONTEXTUAL

El presente trabajo se desarrolla dentro el área del comercio exterior por que considera la temática del Tránsito Aduanero de Bolivia con relación a otros país analizando los factores del control aduanero fronterizo.

2.3.1. Paso Fronterizo Tambo Quemado – Chungará

El Paso Chungará - Tambo Quemado es un paso carretero que une el norte de la República de Chile con el sudoeste de la Estado Plurinacional de Bolivia, es considerada la ruta más usada para el transporte entre ambos países de habilitación permanente y apta para todo tipo de vehículos, conectando las ciudades de La Paz, sede del gobierno boliviano, y Arica, la capital de la región de Arica y Parinacota, la más septentrional de Chile, distantes 500 kilómetros (310 millas).

Ubicado en la Cordillera de Los Andes, con coordenadas 18°17'S 69°04'O y con una altura de 4680 metros sobre el nivel del mar, vincula con Chile por la Región de Tarapacá, Provincia de Parinacota, Comuna de Putre, y Bolivia por el Departamento de Oruro.

En Bolivia se construyó un nuevo complejo fronterizo que alberga a todos los organismos de control presentes en el paso y prevé los lugares necesarios para plasmar la integración binacional de los controles (al menos en lo que respecta a pasajeros) una vez que la cabecera chilena cuente con la infraestructura necesaria para tal fin.

Aledaña al complejo, se encuentran parte de las viejas instalaciones de control (almacenes de Frontera S.A., antigua operadora del paso) y una pequeña población pegada al mismo que encuentra su medio de vida en los servicios que presta a los transportistas, despachantes de aduana y funcionarios que trabajan en la frontera. Su fuente de energía es el generador de la empresa Almacenera Boliviana S.A. (ALBO S.A.) administradora del predio del lado boliviano, quien brinda energía al pueblo entre las 7 y las 23 horas.

En Chile no hay población alguna en la frontera, salvo los funcionarios de los distintos organismos que cumplen labores - en forma rotativa - en el complejo fronterizo de Chungará ubicado a orillas del lago del mismo nombre localizado al interior del Parque Nacional Lauca.

La línea de frontera se encuentra a unos 10 Km. de cada uno de los complejos de frontera. El acceso en Bolivia atraviesa el altiplano (terreno plano) mientras que en Chile el terreno es montañoso y

con clima frío, pero el paso funciona permanentemente; ocasionalmente se cierra en los meses de junio - julio, por corto tiempo.

Con tránsito habilitado para todo tipo de vehículos, por lo que la red vial de acceso del lado chileno, es la ruta CH 11 que asciende desde el llano hasta los 5100 metros sobre el nivel del mar y vincula el paso con las localidades de Putre (51 Km.) y la ciudad y puerto Arica (196 Km.). La ruta, de dos carriles, se encuentra pavimentada y presenta un regular estado de conservación.

El acceso del lado boliviano se realiza mediante una carretera (ruta N° 4) que vincula a Tambo Quemado con la localidad de Patacamaya, ubicada a 200 Km. La ruta N° 4 está pavimentada, con dos carriles y bermas angostas, en buen estado y apartaderos convenientemente espaciados para el estacionamiento de emergencia de camiones.

El horario de atención de la frontera - tanto para cargas como pasajeros - es de 8 a 20 horas. Fuera de los mismos, la frontera se encuentra cerrada en ambos países. Existen servicios regulares de transporte automotor de pasajeros entre las ciudades de Iquique y Arica, en Chile, con La Paz y Oruro, en Bolivia.

2.3.2. El tratado de paz y amistad 1904

El Tratado de Paz y Amistad de 1904, se firmo mediante una negociación libre y reflexiva, iniciada en marzo de 1902 y se extendió hasta agosto de 1904, durante las presidencias de dos mandatarios bolivianos sucesivos, los generales José María Pando e Ismael Montes.

El Tratado de Paz y Amistad entre Chile y Bolivia confirmó la soberanía chilena y consagró el dominio sobre los territorios a que aludía el Pacto de Tregua de 1884, entre la desembocadura del río Loa y el paralelo 23°. El Tratado, junto con ese reconocimiento, estableció los compromisos que adquiriría Chile para con Bolivia:

- La construcción del ferrocarril de Arica a La Paz y **la cesión** de la sección boliviana del mismo a Bolivia.

- La entrega de 300 mil libras esterlinas en efectivo.
- El más amplio y libre tránsito comercial de Bolivia **a perpetuidad**, por territorio chileno por los puertos de Arica y Antofagasta, que se ha venido aplicando en forma permanente, continua y en un marco de cooperación y coordinación bilateral.
- La cancelación de diversos créditos reconocidos por Bolivia.

El libre Tránsito tiene dos componentes fundamentales como ser:

- La ausencia de gravámenes para los bienes y mercaderías bolivianas que transitan por Chile, incluyendo incluso el Impuesto General a las Ventas.
- Bolivia ejerce una potestad aduanera en los puertos habilitados para el libre tránsito, sobre las cargas provenientes o manifestadas a su país. Esto implica una presencia aduanera boliviana en los puertos, la que se ejerce a través de la Aduana de Bolivia y/o de la Administración de Servicios Portuarios - Bolivia, ASP-B, sin que Chile interfiera ni en la designación, ni en el desempeño de sus funcionarios.

A partir del año 1912, la permanencia de las mercancías en régimen de libre tránsito en Chile es de un año, pasado este plazo, entran a regirse por régimen general aduanero chileno, y las mercancías pueden permanecer hasta 90 días adicionales después del año.

2.3.2.1. Almacенamientos y Tarifas

Las autoridades chilenas otorgaron a la carga boliviana en tránsito tarifas preferenciales, como la de servicio de muellaje a la carga en condiciones FIO (Free in and out, el costo de la descarga es de quien cotrat el flete), y las aplicables a cargas de retiro inmediato. También se desarrolló una infraestructura portuaria especial para atender dicho flujo y se le otorgó gratuidad por un año calendario, en el almacenamiento de importación, y de 60 días en el caso de las exportaciones. Este

esquema también ha sido incluido en las bases de licitación para el concesionamiento portuario de Antofagasta y Arica.

El costo para el Fisco de Chile que implica sólo la gratuidad en el almacenamiento de la carga boliviana es de aproximadamente \$ 2.500.000.000 (dos mil quinientos millones de pesos) al año, más de US\$ 450 millones (cuatrocientos cincuenta millones de dólares). Esto, sin considerar el resto de privilegios. **Este régimen no se aplica a ningún otro exportador que utiliza puertos chilenos.**

En la práctica, Bolivia no ha decidido invertir en almacenes aduaneros propios, pudiendo hacerlo tanto porque la Convención de 1937 lo prevé expresamente, como porque la política chilena ha sido siempre favorable a una alternativa de ese tipo. La carga boliviana, sin embargo, debe cumplir con las medidas sanitarias y de protección ambiental que cumple la carga chilena o la proveniente de otros países.

2.3.2.2. El Régimen de Libre Tránsito, La Construcción y Operación de Oleoductos

Se otorgó a Bolivia en concesión de uso dos terrenos en Arica, uno de más de 3 hectáreas y otro de 13 hectáreas, que permiten la operación de almacenaje y transferencia de hidrocarburos para exportación, sin interferencia comercial chilena. Junto a estos predios, se otorgó a Bolivia una franja de terreno para la cañería desde Arica a la frontera, la que también goza de un régimen de libre tránsito.

Chile nunca ha obstaculizado el funcionamiento del oleoducto y se avino por un acuerdo de 1992, a permitir el uso en los dos sentidos de dicho ducto y de los almacenamientos de combustible tanto para importación como para exportación, en Arica.

Desde 1961, una concesión marítima a favor de Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos, permite el mantenimiento de un terminal y una boya en la bahía de Arica, sector playa Chinchorro. YPFB concesionó a una empresa privada el oleoducto, sin que Chile ejerciera ningún veto a dicho contrato y su ejecución. En esta operativa, no ha habido dificultades para los trabajadores bolivianos, ni para las faenas de mantenimiento y reposición del ducto.

2.3.2.3. Aplicación del Libre Tránsito a Nuevos Usos y Emprendimientos

El régimen de libre tránsito es perfectamente extensible a nuevas situaciones e iniciativas que permitan a Bolivia exportar o importar, e incluso procesar materias primas y recursos naturales, en territorio chileno. Chile no tiene inconveniente en conceder un trato preferencial y más beneficioso, con rangos de autonomía tributaria, aduanera y laboral, u otros, que impacten positivamente el comercio exterior de Bolivia, para que proyectos como el de Gas Natural Licuificado (LNG) se establezcan en territorio chileno y se exporte desde un terminal marítimo sobre su costa.

2.3.2.4. Situación Actual

Bolivia expresó su "más enérgica protesta" contra el gobierno de Chile, por la serie de obstáculos que impone en el proceso de comercialización, y por el incumplimiento del tratado bilateral de 1904. El boletín emitido por la Cancillería boliviana resalta al Gobierno de Chile que muestra la "más enérgica" de sus protestas por "los controles, extremadamente rigurosos de fiscalización y abuso al transporte pesado por parte de Vialidad y Carabineros de Chile, que perjudican el flujo normal del transporte de carga boliviana con destino a ultramar, **incumpliendo el Tratado de Paz y Amistad de 1904**".

De acuerdo al documento, se señala en el Artículo 1 del Convenio de 1937, que el gobierno de Chile, de conformidad al Artículo VI del Tratado de Paz y Amistad 1904 establece que "**Chile reconoce a favor de Bolivia, a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito para las personas y carga comercial que crucen por su territorio y puertos del Pacífico de o para Bolivia**".

Por esta razón, la Cancillería boliviana pide, por los canales diplomáticos, al Gobierno de Chile, adoptar de manera urgente medidas pertinentes para agilizar los trámites de los operadores de comercio exterior, inclusive con la ampliación de horarios de atención en el señalado paso fronterizo.

2.3.3. Controles integrados de la frontera Bolivia - Chile

Los pasos de frontera establecidos, no son más que la barrera que cada estado pone a fin de garantizar el cumplimiento de una serie de requisitos que con carácter soberano ha establecido para el ingreso o egreso de bienes y personas hacia o desde su territorio.

En tal sentido, estas normas o requisitos no admiten variaciones (pueden cambiar algunos aspectos migratorios según el país vecino) respecto al tratamiento que adopta en cada paso en particular, esto es, las normas aplicables por un país determinado son las mismas cualquiera sea el paso de frontera terrestre o el país vecino de que se trate.

Chile y Bolivia cuentan con conexiones viales de carácter permanente entre los puertos de Arica e Iquique con las ciudades de La Paz y Oruro. La ruta CH 11, Arica - Tambo Quemado, por Chungará, se encuentra pavimentada hasta la frontera y continúa por territorio boliviano, hasta La Paz. La carretera Iquique - Oruro está casi totalmente pavimentada en su sección chilena.

2.3.3.1. La importancia en Frontera Tambo quemado - Chungara

Existe consenso generalizado acerca de la importancia que el funcionamiento de los pasos de frontera tiene para el desarrollo del comercio internacional.

Debido a la baja generalizada de los aranceles, los costos generalizados de transporte, en los cuales el componente paso de frontera puede tener un peso de importancia, por lo que adquirieron una importancia relativa sustantiva a la hora de explicar los volúmenes intercambiados entre los países por vía carretera y generar ventajas competitivas genuinas para los productores nacionales.

La principal puerta de entrada, turística y comercial, tiene la responsabilidad de ser la bienvenida a nuestro país y, por lo tanto, ser la viva representación de la cultura y desarrollo de Bolivia. Este enclave por ser la frontera más transitada entre ambos países se considera de gran interés, sobre el tipo de control que se da en esta frontera.

2.4. MARCO LEGAL

Las relaciones económicas entre Bolivia y Chile no se anularon por completo, ya que al final del conflicto bélico, el tema estrictamente comercial obligo a ambos países a establecer una serie de normativas que configuraron y aun configuran la relación entre países en cuanto al uso de territorio y puertos chilenos.

En este marco, en una investigación por demás interesante Ramiro Orias menciona una serie de tratados que va desde el Tratado de Paz y amistad de 104, la Convención sobre Tráfico Comercial en 1912 que reglamente en sus aspectos operativos al anterior tratado, La convención de libre tránsito en 1937, la Declaración de Arica de 1954, el Acuerdo de Complementación Económica en 1955, donde “ambos gobiernos convienen en prestar todas las facilidades necesarias para la construcción y operación por YPFB de un oleoducto entre Oruro y Arica” y finalmente el ACE 22 de 1993.

En razón a este conjunto de acuerdos firmados por los gobiernos de Bolivia y Chile, podemos afirmar que la actividad comercial siempre estuvo por encima del problema de la mediterraneidad, lo que quiere decir que la economía se constituye en el ámbito desde el cual adquiere fuerza las relaciones entre ambos países, particularmente por el flujo de comercio boliviano hacia Chile y viceversa, como por el volumen de mercaderías que pasan por los puertos chilenos y últimamente por la importante participación de capitales bolivianos dentro de la economía chilena y viceversa.

2.4.1. Ley General de Aduanas - Ley N° 1990 de 28 de julio de 1999

Compilación actualizada con modificaciones aprobadas hasta abril de 2013

Título Primero.- Principios, Objeto, Ambito de Aplicación y Definiciones.

Capítulo Único.- Principios, Objeto, Ámbito De Aplicación Y Definiciones

ARTÍCULO 1.- La presente Ley regula el ejercicio de la potestad aduanera y las relaciones jurídicas que se establecen entre la Aduana Nacional y las personas naturales o jurídicas que intervienen en el ingreso y salida de mercancías del territorio aduanero nacional.

Asimismo, norman los regímenes aduaneros aplicables a las mercancías, las operaciones aduaneras, los delitos y contravenciones aduaneras y tributarias y los procedimientos para su juzgamiento.

La potestad aduanera es el conjunto de atribuciones que la ley otorga a la Aduana Nacional, para el cumplimiento de sus funciones y objetivos, y debe ejercerse en estricto cumplimiento de la presente Ley y del ordenamiento jurídico de la República.

ARTÍCULO 2.- Todas las actividades vinculadas directa o indirectamente con el comercio exterior, ya sean realizadas por entidades estatales o privadas, se rigen por los principios de la buena fe y transparencia.

La presente Ley no restringe las facilidades de libre tránsito o las de tránsito fronterizo de mercancías concedidas en favor de Bolivia o las que en el futuro se concedieran por tratados bilaterales o multilaterales.

TÍTULO Sexto.- Regímenes Aduaneros Especiales

Capítulo I.- Tránsito Aduanero

ARTÍCULO 102.- El Tránsito Aduanero comprenderá tanto el nacional como el internacional. Las operaciones en el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional se regirán por las normas y procedimientos establecidos en los Acuerdos o Convenios Internacionales suscritos por Bolivia y ratificados por el Congreso Nacional.

Tránsito Aduanero Internacional, es el régimen aduanero que permite el transporte de mercancías, bajo control aduanero, desde una Aduana de Partida hasta una Aduana de Destino, en una misma operación en el curso de la cual se cruzan una o más fronteras internacionales.

El Tránsito Aduanero nacional es el transporte de mercancías de los depósitos de una aduana interior a los de otra aduana interior, dentro del territorio nacional, bajo control y autorización aduanera.

Las mercancías transportadas bajo el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional, podrán circular en el territorio aduanero, con suspensión del pago de los tributos aduaneros de importación o exportación.

Para efectos del control aduanero, la aduana de partida o la aduana de paso por frontera señalarán la ruta que debe seguir el transportador en cada operación de Tránsito Aduanero internacional por el territorio nacional.

El Régimen de Tránsito Aduanero Internacional será solicitado por el declarante o su representante legal. Las autoridades aduaneras designarán las Administraciones Aduaneras habilitadas para ejercer las funciones de control, relativas a las operaciones de Tránsito Aduanero internacional, así como los horarios de atención de las mismas.

2.4.2. Código tributario Boliviano - Ley N° 2492 de 02 de agosto de 2003

TÍTULO I.- Normas Sustantivas y Materiales

CAPÍTULO I.- Disposiciones Preliminares

SECCIÓN I.- Ámbito de Aplicación, Vigencia y Plazos

ARTÍCULO 2.- Señala que “...Tratándose de tributos aduaneros, salvo lo dispuesto en convenios internacionales o leyes especiales, el ámbito espacial está constituido por el territorio nacional y

las áreas geográficas de territorios extranjeros donde rige la potestad aduanera, en virtud a Tratados o Convenios Internacionales suscritos por el Estado.

TITULO IV.- Ilícitos Tributarios

CAPITULO IV.- Delitos Tributarios

ARTICULO 178.- (Defraudación Aduanera).- Comete delito de defraudación aduanera, el que dolosamente perjudique el derecho de la Administración Tributaria a percibir tributos a través de las conductas que se detallan, siempre y cuando la cuantía sea mayor o igual a 50000.- ufv's (Cincuenta mil Unidades de Fomento a La Vivienda) del valor de los tributos omitidos por cada operación de despacho aduanero.

- a) Realice una descripción falsa en las declaraciones de mercancías cuyo contenido sea redactado por cualquier medio;
- b) Realice una operación aduanera declarando cantidad, calidad, valor, peso u origen diferente de las mercancías objeto del despacho aduanero.
- c) Induzca en error a la Administración Tributaria, de los cuales resulte un pago incorrecto de los tributos de importación;
- d) Utilice o invoque indebidamente documentos relativos a inmunidades, privilegios o concesión de exenciones;

El delito será sancionado con la pena privativa de libertad de cinco (5) a diez (10) años y una multa equivalente al cien por ciento (100%) de la deuda tributaria establecida en el procedimiento de determinación de prejudicialidad.

Estas penas serán establecidas sin perjuicio de imponer inhabilitación especial.

Nota del editor.- Se modifica de 5 a 10 años la sanción penal de privación de libertad a los delitos previstos en el Artículo 178° mediante Artículo 6° de la Ley N° 037 de 10/08/210.

ARTÍCULO 180.- (Violación de Precintos y otros Controles Tributarios).- El que para continuar su actividad o evitar controles sobre la misma, violara, rompiera o destruyera precintos y demás

medios de control o instrumentos de medición o de seguridad establecidos mediante norma previa por la Administración Tributaria respectiva, utilizados para el cumplimiento de clausuras o para la correcta liquidación, verificación, fiscalización, determinación o cobro del tributo, será sancionado con pena privativa de libertad de tres (3) a cinco (5) años y multa de 6.000 UFV's (seis mil Unidades de Fomento de la Vivienda).

En el caso de daño o destrucción de instrumentos de medición, el sujeto pasivo deberá además reponer los mismos o pagar el monto equivalente, costos de instalación y funcionamiento.

2.4.3. Ley del Régimen de la Coca y Sustancias Controladas - Ley N° 1008 de 19 de julio de 1988

CAPITULO II.- De la Prohibición y Control

ARTÍCULO 40.- Informes sobre Importación y Exportación.- Las aduanas distritales remitirán al Ministerio de Previsión Social y Salud Pública y al Consejo Nacional Contra el Uso Indebido y Tráfico Ilícito de Drogas, copias de las pólizas de importación y exportación del producto o materias primas que contengan sustancias controladas, en el término de 48 horas de su expedición, bajo responsabilidad del administrador distrital.

ARTÍCULO 41.- Obligación de los Porteadores.- Las empresas públicas y privadas de transporte aéreo, terrestre, marítimo, lacustre y fluvial, así como los transportistas independientes exigirán obligatoriamente, la autorización del Ministerio de Previsión Social y Salud Pública y del Consejo Nacional Contra el Uso Indebido y Tráfico Ilícito de Drogas, para el embarque y transporte de sustancias controladas y/o medicamentos que las contengan con la obligación de informar mensualmente de estas actividades.

ARTÍCULO 43.- Divisas Y Acreditivos.- El Banco Central de Bolivia y todos los demás Bancos exigirán para la venta de divisas y apertura de acreditivos, con destino a la importación de medicamentos y materias primas que contengan o sean sustancias controladas, certificado de

registro del solicitante y autorización expedida por el Ministerio de Previsión Social y Salud Pública, en consulta con el Consejo Nacional Contra el Uso Indebido y Tráfico Ilícito de Drogas.

ARTÍCULO 45.- Se prohíbe a los cónsules y agentes aduaneros de Bolivia en el exterior, expedir facturas comerciales de control y legalizar manifiestos de carga para la importación de sustancias controladas indicadas en el artículo anterior, sin previa presentación del documento de licencia otorgado conforme a los artículos 36° y 43° de la presente ley.

Los cónsules y agentes aduaneros remitirán mensualmente al Consejo Nacional Contra el Uso Indebido y Tráfico Ilícito de Drogas, informe detallado de facturas comerciales expedidas para la importación de sustancias controladas, por conducto del Ministerio de Relaciones Exteriores.

2.4.4. Reglamento a la Ley General de Aduanas - Decreto Supremo N° 25870 de 11 de Agosto de 2000

Compilaciones actualizadas con modificaciones aprobadas hasta abril 2013

TÍTULO I.- Principios, Objeto, Ámbito de Aplicación Disposiciones Generales

CAPÍTULO ÚNICO.- Ámbito de Aplicación

ARTÍCULO 1.- (Alcance del Reglamento).- Salvo lo dispuesto en convenios internacionales vigentes, la importación, exportación, Tránsito Aduanero y almacenamiento de mercancías y demás operaciones aduaneras, se sujetarán a las normas de la Ley General de Aduanas, el presente reglamento y demás disposiciones legales conexas a este Reglamento.

Están obligadas al cumplimiento de las citadas disposiciones quienes introduzcan mercancías al territorio nacional o las extraigan del mismo, ya sean consignantes, consignatarios, propietarios, destinatarios, remitentes, despachantes de aduana, agencias despachantes de aduana, transportadores operadores de transporte multimodal funcionarios de aduana o cualquiera otra

persona natural o jurídica que tenga intervención en la introducción, extracción, custodia, almacenamiento y manejo de mercancías que sean objeto de tráfico internacional.

Para efectos del presente reglamento, cuando se haga referencia a la Ley se entenderá que se trata de la Ley General de Aduanas y cuando se haga indicación de un artículo, sin mencionar la norma a la cual corresponde, se entenderá referido al presente reglamento. Cuando se haga referencia a Declarante, se entenderá toda persona que a su nombre en representación de otra suscriba la Declaración de Mercancías.

Nota.- el texto de este artículo consigna la modificación establecida por el Decreto Supremo n° 1487 de 06/02/2013.

TÍTULO SEXTO.- Regímenes Aduaneros Especiales

CAPÍTULO I.- Tránsito Aduanero

ARTÍCULO 144.- (Modalidades De Tránsito Aduanero).- Se autorizará la ejecución de transporte de mercancías bajo el régimen de Tránsito Aduanero internacional:

- a) De una aduana de entrada a una de salida (tránsito de y hacia terceros países).
- b) De una aduana de entrada a una aduana interior (tránsito hacia el interior).
- c) De una aduana interior a una aduana de salida (tránsito hacia el exterior).
- d) De una aduana interior a otra interior (tránsito interno).

El tránsito interno se efectuará bajo control y autorización aduanera siempre y cuando no se trate de reembarque de mercancías. Para efectos de la aplicación del presente artículo y con la excepción de que trate el artículo 247 del presente reglamento, se entenderá a la zona franca como aduana interior.

ARTÍCULO 145.- (Rutas Aduaneras y Plazos).- El transportador está obligado a cumplir la operación de Tránsito Aduanero por las vías, rutas aduaneras y en los plazos que le asigne la administración aduanera correspondiente.

CAPÍTULO II.- Transbordo

ARTÍCULO 151.- (Clases De Transbordo).- El transbordo puede ser:

- a) Directo, si se efectúa sin introducir las mercancías a un depósito aduanero o a una zona franca. En este caso el transportador deberá solicitar la autorización de transbordo a la administración aduanera más próxima para el registro en el manifiesto internacional de carga.
- b) Indirecto, cuando se realiza en depósito aduanero o zona franca.

2.4.5. Reglamento del Régimen de la Coca y Sustancias Controladas - Decreto Supremo 22099 del 28 de diciembre de 1988

TÍTULO II.- Sustancias Controladas

CAPÍTULO ÚNICO.- De la Prohibición y Control

ARTÍCULO 20.- Las aduanas distritales, agentes aduaneros y portadores que en el término de 48 horas no remitan sus informes pormenorizados y documentación sobre importación y exportación de productos o materias primas que contengan sustancias controladas, al Ministerio de Previsión Social y Salud Pública y al Consejo Nacional Contra el Uso Indebido y Tráfico Ilícito de Drogas, serán pasibles a la suspensión de sus funciones o actividades.

Para el transporte de productos que contengan o sean sustancias controladas, los propietarios tienen la obligación de recabar previamente la autorización correspondiente de la Dirección General de

Sustancias Controladas. Los transportistas tienen la obligación de exigir dicha autorización bajo cargo de complicidad.

Las sustancias controladas y los medicamentos que las contengan, que no hubiesen cumplido con estos requisitos, serán incautados, así como los medios de transporte y detenidos los propietarios para fines de investigación.

Normas Conexas de la Ley.- Artículo 112.

ARTÍCULO 152.- (Autorización y Trámite de Transbordo Indirecto).- El transportador internacional, el operador de transporte multimodal o la persona que tenga derechos sobre la mercancía, podrá solicitar el transbordo indirecto, el cual se autorizará independientemente de su origen, procedencia o destino.

El solicitante será responsable ante la administración aduanera del cumplimiento de las formalidades aduaneras que deriven de este régimen. A la declaración de mercancías transbordada se adjuntará el respectivo manifiesto internacional de carga.

Las mercancías de transbordo indirecto no serán objeto de reconocimiento, salvo en los casos de bultos en mal estado.

2.4.6. Reglamento al Código Tributario Boliviano - Decreto Supremo N° 27310 de 09 de enero de 2004

ARTÍCULO 3.- (Sujeto Activo) Numeral III.- Señala que “...La concesión a terceros de actividades de alcance tributario previstas en la Ley N° 2492, requerirá la autorización previa de la máxima autoridad normativa del Servicio de Impuestos Nacionales o de la Aduana Nacional y de una Ordenanza Municipal en el caso de los Gobiernos Municipales, acorde con lo establecido en el Artículo 21 de la mencionada ley. En el caso de la Aduana Nacional, si dichas actividades o servicios no son otorgados en concesión, serán prestados por dicha entidad con arreglo a lo dispuesto en el inciso a) del Artículo 29 del Reglamento a la Ley General de Aduanas.”

Numeral V.- Las normas administrativas que con alcance general dicte la Aduana Nacional, respecto a tributos que se hallen a su cargo, podrán ser impugnadas conforme a lo establecido en el Artículo 130 de la Ley N° 2492. Las resoluciones de la máxima autoridad normativa de la Aduana Nacional, que no se refieran a tributos podrán ser impugnadas conforme a las previsiones del Artículo 38 de la Ley General de Aduanas.

CAPITULO VI.- Disposiciones Relativas A La Aduana Nacional

ARTÍCULO 45.- (Deuda Aduanera).- La deuda aduanera se genera al día siguiente del vencimiento del plazo de cumplimiento de la obligación tributaria aduanera o de la obligación de pago en aduanas.

La deuda aduanera se determinará con los siguientes componentes:

- a) El monto de los tributos aduaneros expresado en Unidades de Fomento a la Vivienda - UFV's.
- b) La aplicación de la tasa anual de interés (r) definida en el Artículo 9 de este Reglamento.
- c) Las multas que fueren impuestas en caso de comisión de ilícitos aduaneros expresadas en UFV's.

El monto de los tributos aduaneros en bolivianos se convertirá a UFV's al día de vencimiento del plazo de pago y el importe de las multas se expresará en

CAPITULO I.- Disposiciones Generales

UFV's al día del hecho generador del ilícito aduanero. En ambos casos, el monto respectivo en UFV's se reconvertirá en bolivianos al día de pago.

2.4.8. Resoluciones de Directorio de la Aduana Nacional de Bolivia

En el marco legal es importante mencionar las resoluciones de directorio usadas para el Tránsito Aduanero que fueron emitidas por la Gerencia Nacional Jurídica de la Aduana Nacional de Bolivia que es presentada a los funcionarios de aduana en general:

- Resolución de Directorio N° DR 01-016-06 de 06-10-06 que aprueba el Procedimiento para Despacho de Importación de Menor Cuantía.
- Resolución de Directorio RD N° 01-012-07 de 04-10-07 que Aprueba el anexo de clasificación de Contravenciones Aduaneras y Graduación de Sanciones.
- Resolución de Directorio RD N° 01-005-08 de 19-02-2008 que aprueba el Procedimiento para la gestión de Manifiestos y el Procedimiento para Régimen de Tránsito Aduanero.
- Resolución de Directorio RD 01-023-03 de 11/09/2009 - Reglamento para la Concesión de Depósitos de Aduana, Modificado por Resolución de Directorio RD 03-074-05 de 08/09/2005.
- Resoluciones de Directorio y otras disposiciones legales vigentes, relacionadas al Tránsito Aduanero de mercancías y medios y/o unidades de transporte.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1. DISEÑO METODOLÓGICO

En la investigación se usara un método lógico – deductivo, para el análisis de tema en general y el manejo de información.

3.2. TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

La técnica de investigación principal para el estudio del tema es el cuestionario, mediante el mismo se podrá medir la efectividad de los procedimientos del sistema aduanero mediante las consultas a los involucrados en el mismo.

3.2.1. Cuestionarios

Usaremos esta herramienta como el componente básico de la investigación. (Ver Anexo I)

3.3. UNIVERSO O POBLACIÓN DE REFERENCIA

La población a ser objeto de estudio es toda la que hace uso de la aduana de frontera Tambo quemado – Chungará de manera permanente o pasajera.

3.4. DELIMITACIÓN GEOGRÁFICA

El presente estudio se realizara en la frontera de Tambo Quemado (Bolivia) – Chungará (Chile), el sector analizado corresponde al sector que usa para el tránsito Aduanero, realizado en la Administración Fronteriza de Tambo Quemado.

3.5. DELIMITACIÓN TEMPORAL

La información a utilizar corresponde al periodo de carácter histórico comprendido en el periodo 2007 – 2018, por motivo de carencia de datos anteriores al 2007 de las instituciones.

3.6. PRESUPUESTO

Los gastos para la elaboración de esta investigación se detallan como sigue:

Detalle	Monto Bs.
Internet	100.00
Material de escritorio	30.00
Pasajes	50.00
Impresiones	55.00
Anillados y empastados	255.00
Total	490.00

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1. CONCLUSIONES

La frontera de Tambo Quemado - Chungará por ser una frontera tan concurrida se convirtió en una zona de desarrollo fronterizo en la que muchos programas se aplicaron para un debido control, y de acuerdo a los resultados obtenidos en la presente investigación concluimos que:

Se estudió el Tratado de Paz y Amistad de 20 de octubre de 1904 firmado por representantes de la República de Bolivia y la República de Chile luego del estallido de la Guerra del Pacífico en 1879, en la cual el artículo 6° establece que Chile reconoce a favor de Bolivia y a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y el acceso a los puertos en el Pacífico, lo cual queda demostrado que en los últimos meses Chile no respeto este tratado, provocando malestar en los usuarios del comercio exterior, ocasionando pérdidas millonarias en la economía boliviana.

Se evidencio que la coordinación aduanera boliviano - chilena es fundamental para obtener un buen rendimiento del control aduanero en ambos lados de la frontera ya que al organizar ambas aduanas el control aduanero puede reducir el tiempo del mismo, los administradores de ambas aduanas se reúnen una vez por mes analizando las falencias que existen poniendo soluciones a las mismas.

Se analizó el control integrado de doble cabecera que es el un tipo de control fronterizo que se implementó en el año 2010, mostrando un buen funcionamiento en esta frontera, los pasos realizados redujeron los tiempos en el control, mostrando un incremento en el rendimiento del mismo.

La escasa tecnología que existe en la frontera es notable ya que no cuentan con escáner tanto para camiones como para equipajes de turistas, lo que genera una revisión manual, ocasionando retraso en el proceso de los respectivos trámites, además de contar con un sistema antiguo que demora la elaboración de los trámites de comercio exterior. Sumándose a esta la escases de personal ocasiona

demoras en la realización de los trámites, como se mencionó anteriormente al no contar con tecnología el personal debe realizar el aforo tanto físico como documental para la elaboración del trámite, lo cual se requiere más tiempo.

En esta frontera en el año 2013 contaban con 28 funcionarios aduaneros, con los distintos cargos como ser: Un administrador, 18 Técnicos Aduaneros 1, 7 Técnicos Aduaneros 2, 1 Técnico Archivista, 1 Técnico de Sistemas, todos los funcionarios aduaneros trabajan 20 días por mes, por lo tanto, tienen descansos de 10 días, en esta administración los funcionarios trabajan en parejas y al inicio de cada mes presentan un cronograma de salidas, en la cual sus salidas no deben coincidir, por tal motivo la fluctuación de estancia de personal en frontera siempre varía, y existe momentos en la cual existe mayor fluidez vehicular y menor personal para el control.

4.2. RECOMENDACIONES

Las Aduanas, al ser el primer control de los productos que ingresan o salen a un determinado país, deben empezar también a preocuparse por otras cuestiones, como la salud, seguridad, medio ambiente, competencia leal, protección intelectual, narcotráfico y otros temas, de manera que modifique el contexto en el que trabaja, que actualmente apunta a la tradicional recaudación de tributos, y siga la tendencia aduanera mundial. Es necesario realizar el trabajo de análisis de riesgo con las ventajas que ofrecen las nuevas tecnologías informáticas para la explotación de datos, a fin de mejorar la precisión de las inspecciones físicas y orientar eficientemente los recursos disponibles.

La Labor de inteligencia es necesaria en las Administraciones Aduaneras, con la finalidad que se tenga un impacto directo en los procesos de control, utilizando toda la información disponible dentro y fuera de nuestras organizaciones, para mejorar la toma de decisiones.

Si queremos llevar a cabo un control aduanero eficiente tanto en la parte concurrente como posterior, se tiene que involucrar a los operadores de comercio exterior (Transportistas, Terminales de Almacenamiento, Agentes de Aduana, Agentes de Carga Internacional, etc), la participación de ellos es vital.

Se alienta a las administraciones aduaneras a que implementen procedimientos de control para la identificación de perfiles de riesgo como medio para identificar operadores confiables que puedan beneficiarse de mayores facilidades en contraposición a aquellos operadores que requieren mayores niveles de control.

Las administraciones aduaneras deberían instalar mecanismos de análisis y revisión a los efectos de asegurar la eficacia de los procedimientos de control en todo el territorio aduanero. Los procedimientos deben ser permanentemente revisados y ajustados si fuera necesario, para satisfacer nuevas demandas.

Es imprescindible el incremento de personal y una mejor estrategia de la organización de salidas de los mismos, estudiar los tiempos que se presenta más fluidez de vehículos tanto de carga, turísticos y particulares para que no exista falencia de personal y de esta forma acelerar el control de los mismos.

Implementar un sistema informático más acorde a los tipos de trámites que se realizan en fronteras, en especial en la frontera de Tambo Quemado que funciona como Aduana de Partida, Aduana de Paso y Aduana de Destino, logrando agilizar el paso y reduciendo la estadía de los transportistas, como también ayudaría en gran medida la implementación del escáner, tanto para equipaje como de vehículos de carga.

BIBLIOGRAFÍA

- 2492, L. N. (2003). *Código Tributario Boliviano*. La Paz: Gaseta bolivia.
- ABC, D. (17 de Diciembre de 2018). *Definición ABC*. Obtenido de Definición ABC: <http://www.definicionabc.com/geografia/frontera.php#ixzz38o5sCoH5>
- ABI, P. S. (Jueves 16 de Agosto de 2018). *www.paginasiete.bo*. Recuperado el Martes 27 de Diciembre de 2018, de www.paginasiete.bo: <https://www.paginasiete.bo/nacional/2018/8/16/transporte-pesado-reduce-la-mitad-viajes-hacia-arica-por-demoras-en-el-carguio-190788.html>
- Acuerdo 22, d. C. (1993). *Acuerdo de Complementación Económica 22*. a: ALADI.
- Aduanas, L. G. (2009). *Ley General de Aduanas*. La Paz: Gaseta Bolivia.
- Aduanas, S. d. (Lunes 17 de 12 de 2018). *Comercio y Aduanas*. Obtenido de Comercio y Aduanas: <http://www.comercioyaduanas.com.mx/aduanas/aduana/>
- Ballesteros, R. A. (2000). *Comercio Exterior: Teoría y Práctica*. Mexico: Emir.
- Beato, N. (17 de Agosto de 2012). *Acento*. Recuperado el Martes de Diciembre de 2018, de Acento: <https://acento.com.do/2012/opinion/205571-las-aduanas-y-el-comercio-internacional/>
- Erbol, B. (01 de Octubre de 2013). *Erbol Digital*. Recuperado el Martes 27 de 12 de 2018, de [Erbol](http://www.erbol.com.bo) [Digital](http://www.erbol.com.bo): https://erbol.com.bo/noticia/economica/15122018/Falta_personal_en_frontera_y_personal_precario_retrasan_el_control
- IBCE. (2004). Análisis del Comercio Exterior de Bolivia. *IBCE*, 56.
- Kotler, P. (2002). *El Marketing según Kotler*. Mexico: Paidós SAICF.
- Krugman, P. y. (1999). *Teoría del Comercio Internacional*. España: MacGraw Hill.
- Kyoto, C. d. (1997). *Convenio de Kyoto, Anexo General Capítulo VI*. Kyoto - Japon: Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.
- Lenin, V. (2006). *Control Aduanero en Ecuador mediante Gestión de Riesgo*. Guayaquil - Ecuador: Aldanas.
- Mankiw, G. N. (2007). *Principios de Economía*. España: Thomson.
- OMA, O. M. (2018). *Glosario de Términos Aduaneros*. Mexico: GOM.
- Orias Arredondo, R. (1992). *El Régimen de los países sin Litoral en el Derecho del Mar y las Perspectivas para Bolivia*. La Paz.

- Perez, P. J. (20 de Octubre de 2009). *Definicion.de*. Obtenido de Definicion.de:
<http://definicion.de/frontera/#ixzz38o62rrTT>
- Perez, P. J. (Jueves 28 de Mayo de 2013). *Definicion.de*. Obtenido de Definicion.de:
<https://definicion.de/importacion/>
- Roll, E. (1963). *Historia de las Doctrinas Economicas*. Mexico: FCE.
- Salvatore, D. (1997). *Economia Internacional*. Bogota - Colombia: McGraw - Hill/Interamericana S.A.
- Smith, A. (1958). *Investigacion sobre la naturaleza y las causas de la riqueza de las Naciones*. Mexico: FCE.
- Torrez Gaytan, R. (1987). *Teoria del Comercio Internacional*. Mexico: XXI Siglo Veintiuno Editores.
- Torrez, R. (1987). *Teoria del Comercio internacional*. Mxico: La Fuente.
- Tratado de, P. y. (1904). *Tratado Paz y Amistad*. Santiago - Chile: Oficial.

ANEXOS

Anexo No. 1 Cuestionario

Edad:

Sexo:

Nacionalidad:

1. ¿En qué consiste el transito aduanero?

Respuesta.....
.....
.....

2. ¿Cuándo concluye el transito aduanero?

Respuesta.....
.....
.....

3. ¿Quién determina los plazos y rutas?

Respuesta.....
.....
.....

4. ¿Qué modalidades de transito aduanero existen?

Respuesta.....
.....
.....

5. ¿Cómo habilitar un medio de transporte para el transito aduanero?

Respuesta.....
.....
.....