



Decanato de Posgrado

**TRABAJO FINAL PARA OPTAR POR EL TITULO DE:
MAESTRIA EN DERECHO MARITIMO**

**Título:
EL OPERADOR LOGISTICO: SITUACION ACTUAL Y
PERSPECTIVA EN
LA REPÚBLICA DOMINICANA”
(2015-2018)**

**Sustentante:
Lic. Gleny M. Bido Acosta
Matricula: 2016-1558**

**Asesor:
Msc. Damarys Vicente de la Riva**

**Santo Domingo, Distrito Nacional
República Dominicana**

Abril 10, 2018

ÍNDICE DE CONTENIDO

DEDICATORIAS	i
AGRADECIMIENTOS	ii
RESUMEN	iii
INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I GENERALIDADES DEL OPERADOR LOGISTICO	6
1.1 Evolución de la logística internacional y sus fundamentos.....	6
1.2 Conceptualizaciones de operador Logístico.....	9
1.3 El contrato de servicios logísticos.....	11
1.3.1 Diversidad de operaciones logísticas.....	13
1.3.2 Diferenciación del operador logístico.....	15
1.4 Trascendencia económica de los servicios logísticos.....	16
1.5 El operador logístico en República Dominicana.....	20
1.5.1 Marco Regulatorio actual del Operador Logístico.....	22
1.6 Anteproyectos de leyes que referencian al operador logístico.....	29
CAPITULO II OPERADOR LOGISTICO DOMINICANO: TENDENCIA Y PROYECCIONES.....	33
2.1 Regímenes jurídicos y subcontratación de servicios en la logística en República Dominicana.....	33
2.1.1 Convenios aplicados de acuerdo al modo de transporte.....	36
2.1.2 Regímenes jurídicos locales aplicables a la operación logística.....	39
2.1.3 Reclamaciones en la operación logística.....	40
2.2 La póliza de seguro para la actividad logística.....	43
2.3 Estadísticas del sector logístico: Flujo de importaciones y exportaciones desde y hacia una empresa operadora logística.....	46

2.4 Evolución y diversificación de las empresas operadoras logísticas dominicanas.	51
2.5 Políticas públicas e iniciativas privadas para la facilitación del comercio y el desarrollo logístico del país.....	57
CONCLUSIONES.....	62
RECOMENDACIONES.....	63
BIBLIOGRAFIA	65
ANEXOS	70

DEDICATORIAS

A Dios que conoce mi corazón y cada uno de mis pensamientos.

A mi esposo, porque dos son mejor que uno y mi camino siempre será mejor a su lado.

A toda mi familia, por sus oraciones, comprensión y apoyar mis proyectos.

A mis sobrinos, porque son mis hijos de otro vientre y mis logros, los hacen suyos.

AGRADECIMIENTOS

A Dios, mi fuerza inquebrantable, mi sostén de todos los días y a quien le debo todo lo que soy.

A mi esposo, por hacer este proyecto tan suyo, como mío, por comprender, por cederme su tiempo, apoyo incondicional.

A toda mi familia, por brindarme su apoyo de una forma u otra y estar presente en cada uno de mis logros, en especial a mis hermanas Anny y Maritza.

A Caribetrans y mis compañeros de trabajo, por ser la universidad en la que llevo doce años de mi vida aprendiendo algo nuevo cada día y aumentando mis aptitudes profesionales y personales.

A la Lic. Lluvelis Espinal por disponer de sus conocimientos y su tiempo para coordinar esta maestría y transmitir conocimientos.

A mis Amigas Maritimas, Facely, Lina, Jenny y Laura porque trabajar en equipo siempre será mejor con profesionales como ustedes.

A los Profesores José Liriano, Jorge Zimbello, Pablo Torres, Harold Modesto y Vanessa Retiff.

A todos los compañeros de maestría, por intercambiar conocimientos desde distintas áreas, que enriquecieron el aprendizaje. De manera especial y póstuma a George Butler, quien aportó tanta experiencia en el transcurso de este proyecto y siempre de manera desinteresada fue más que un compañero.

A la profesora Damarys Vicente, nuestra asesora por el apoyo y cooperación para culminar con éxito este proyecto de dos años.

RESUMEN

Con la presente investigación se pretende conocer el estado actual de desarrollo de la figura del operador logístico en República Dominicana, conociendo su relevancia en el sector logístico por su diversidad de operaciones y su trascendencia en la economía dominicana, toda vez que sea una necesidad el reconocer los aspectos en los que el comercio internacional va repercutiendo en las pequeñas economías de los países de la región del Caribe. Tomando como parámetro su marco legal regulatorio en el país, el Decreto 262-15, con el cual se establecen los Centros Logísticos y Empresas Operadoras Logísticas, sus requisitos de habilitación y operación y el proceso inicial para llevar a cabo operaciones logísticas. También se presentaran los distintos regímenes jurídicos que regulan la actividad logística en el país, una breve reseña estadística de los traslados a depósitos logísticos y la necesidad imperante de contar con distintas pólizas de seguros y fianzas para la operación logística. En esta investigación se encontraron algunas incongruencias establecidas desde el propio decreto al plantearse un régimen aduanero, pero sin existir una declaración de importación definitiva con el traslado de la mercancía a los depósitos logísticos. Se plantea la evolución de empresas del sector que han desarrollado la operación logística a lo largo de muchos años y que se perfilan como las más destacadas del mercado y finalmente se mencionan las estrategias que actualmente utiliza República Dominicana para establecerse como "HUB del Caribe" mediante sus políticas públicas e iniciativas del sector privado en una sinergia que deberá permanecer en el tiempo si desea consolidar los objetivos de su Estrategia Nacional de Desarrollo.

INTRODUCCIÓN

La República Dominicana goza de una ubicación geográfica privilegiada, un número de habitantes muy interesante para el comercio internacional y una buena infraestructura portuaria, aspectos considerados como algunas de las ventajas competitivas frente a los demás países de la región, que la obligan a trabajar en miras de distinguirse como un buen competidor para ser denominada como el “HUB del Caribe”.

Para lograrlo se necesitan varias cosas, dentro de ellas, de buena conectividad marítima, facilitación del comercio y un alto nivel de competitividad, es allí donde crece la necesidad de las empresas de requerir la especialización en materia logística y se le da paso a los operadores logísticos, quienes parten en su mayoría de ser empresas de transporte, almacenaje y distribución física.

El objetivo general de esta investigación ha sido evaluar hoy día, cual es el estado actual del operador logístico en República Dominicana, como ha evolucionado esta figura del comercio internacional, con cuantas empresas habilitadas cuenta el país y que tan completo es el marco regulatorio que instrumenta al operador logístico. Partiendo del hecho de conocer que existe un trabajo en conjunto entre el sector público y privado.

Delimitaremos la figura, conoceremos sus avances y aportes a la economía dominicana y también veremos los avances que han desarrollado empresas del sector de transporte internacional de mercancías, que han recorrido un largo camino para ser competitivos a nivel internacional y promover las reexportaciones a través de los centros logísticos.

Con la promulgación del Decreto 262-15, en fecha tres (03) septiembre del año 2015, se creó el marco legal de los operadores logísticos y centros logísticos y se crearon las bases para tener reglas claras de esta figura que llevaría consigo un nuevo régimen aduanero, como lo es el Régimen de Depósito Logístico.

Dado que la fuente primaria de este trabajo de investigación, es el Decreto 262-15, promulgado por el Poder Ejecutivo en septiembre del año 2015, se fundamentó en los datos a partir de su promulgación y hasta la actualidad (2015-2018), y también datos de la evolución del operador logístico que corresponde a periodos anteriores.

Al llevar a cabo una investigación descriptiva-explicativa, se utilizaron algunas estadísticas de la Dirección General de Aduanas y del Banco Interamericano de Desarrollo, se realizaron entrevistas a diferentes actores del sector logístico, lo que permitió analizar las luces y sombras desde la promulgación del Decreto a la fecha y también presentar los avances y los retos que todavía existen en materia logística.

Con un método analítico y deductivo, se estudió al operador logístico en el comercio mundial, su participación en la cadena de abastecimiento, el concepto de operador y su diferenciación por grado de especialización de servicios para demostrar que las operaciones logísticas anteriormente se desarrollaban por separado y hoy día, es el mismo cliente quien exige tener una sola empresa que se encargue de todas sus operaciones logísticas.

Esta investigación consta de dos capítulos en los que se aborda al operador logístico desde su concepción más general y pasamos a descomponerle para un mejor entendimiento y llevar al lector a identificar exactamente los requerimientos para habilitarse como operador logístico.

El capítulo I está compuesto de seis subtemas en los que identificaremos las generalidades del operador logístico, para confirmar que la logística evoluciona con el hombre y que forma parte del diario vivir de los seres humanos, que el comercio internacional no puede ser posible sin la logística y que la diversidad de operaciones en la cadena de abastecimiento es muy amplia y requiere de empresas confiables, seguras y actualizadas.

También se presentan sus características de diferenciación o especialización, los tipos de contratos de servicios logísticos, los cuales por tratarse en ellos diferentes operaciones, establecerán un contrato especial, atípico de un cliente a otro. De igual forma se citarán los servicios más contratados con un operador logístico que van desde el transporte primario o básico terrestre, hasta el manejo de inventario, cross docking, gestión de aduanas, transporte internacional de mercancías, consolidación y desconsolidación de mercancías, gestión de entrega, almacenaje, empaque, etiquetado entre muchos otros.

La trascendencia económica de los servicios logísticos también es contemplada en este capítulo, mostrando que los costos logísticos de un producto, pueden representar hasta un 40% de su valor y que la competitividad de la región está marcada por la necesidad de reducir esos costos, para que a las multinacionales les sea rentable el traslado de sus centros de distribución desde otras localidades.

Los últimos temas del capítulo I, se dedican a la figura del operador logístico en República Dominicana y su marco regulatorio, el decreto 262-15, decreto que marca un antes y un después en el comercio internacional y la facilitación del comercio en República Dominicana, establece la figura de los centros logísticos, las empresas operadoras logísticas y plantea las bases para operar desde este tipo de empresa, se crea un nuevo "régimen aduanero" y se plantea como finalidad misma del decreto la intención del

gobierno de consolidar el fomento de las exportaciones con el apoyo y la cooperación del sector privado.

En el capítulo II, se desarrollaron los temas relativos específicamente al operador logístico dominicano en cinco temas de suma importancia, entre los que se destacan los distintos regímenes jurídicos que se encuentran en la operación logística local, siendo la diversidad de servicios ofrecidos uno de los puntos neurálgicos, pues se puede ver comprometida la responsabilidad del operador logístico en diversas formas.

Por la diversidad de relaciones contractuales que surgen en el desarrollo de su actividad y la falta de una ley especial, rige un régimen jurídico distinto, se tendrá que hacer uso de leyes locales diversas o en otros casos, como en aquellos donde hay un transporte internacional involucrado, de convenios internacionales que rigen la materia.

Los límites de responsabilidad establecidos en los distintos convenios internacionales también son tocadas en este capítulo, pues en la actividad logística es muy común que surjan siniestros durante los transportes internacionales de mercancías, ya sea por vía marítima, aérea o terrestre.

El tema relativo a las reclamaciones en los servicios logísticos también se trabajó en este segundo capítulo, estableciendo los periodos de presentación de reclamos dependiendo del modo de transporte contratado, el tiempo de prescripción de los reclamos y la necesidad de contratar diversas pólizas de seguro durante la actividad logística, que partirá en principio de la voluntad de las partes, pero que también es de esas exigencias establecidas en el país para ser habilitado como operador logístico, donde encontraremos que una misma empresa que opera como agente aduanal, agente consolidador de cargas, depósito logístico, entre otras debe presentar una fianza ante la DGA para cada una de sus actividades.

Encontrará en el tema tres de este segundo capítulo algunos datos estadísticos del sector referentes a las importaciones básicamente porque aún no se ha podido completar la interfaz de aduanas con las empresas operadoras logísticas y no existe un destino definitivo para la carga que se despacha como depósito logístico.

La evolución y diversificación de empresas operadoras logísticas, se estableció en el tema cuatro, donde citamos las empresas más destacadas del sector transporte y logística en República Dominicana, referenciando a cuatro de ellas que por su trayectoria en el sector son referentes obligatorios en materia logística y por supuesto esta investigación no puede dejar de mencionar en este tema al Centro Logístico Caucedo, sus ventajas competitivas, sus características y los clientes que hoy día operan desde dicho centro.

Finalmente se esbozan en el último título aquellas políticas públicas e iniciativas privadas, en las que se observa un compromiso mutuo y una sinergia que confirma que República Dominicana está trabajando para fomentar las exportaciones, facilitar el comercio, actualizar sus regímenes jurídicos y promover la República Dominicana como el HUB del Caribe.

CAPITULO I GENERALIDADES DEL OPERADOR LOGISTICO

1.1 Evolución de la logística internacional y sus fundamentos

Dentro de las referencias de la evolución histórica de la logística se encuentra la referida por el Periodista Andrés Mira Domenech, CEO de la Revista Operadores Logísticos, quien describe que:

Los orígenes de la logística se encuentran en los primeros grupos humanos, cuando las familias o los individuos guardaban sus alimentos durante un determinado periodo del año en cuevas, con la finalidad de poder disponer de ellos durante el invierno, en un claro intento de gestión de las existencias. Desde entonces el desarrollo de la logística ha avanzado en paralelo con el de la humanidad, y desempeñó un papel decisivo al aplicarse en muchos avatares y situaciones críticas de la historia. A lo largo de la historia de la humanidad, las guerras se han ganado y se han perdido por la fuerza y la capacidad de la logística o por la falta de ella. (Mira, 2006. Pág. 24)

Para hablar de evolución de la logística obligatoriamente tendremos que mencionar, como resaltan algunos autores y especialistas, que la logística en principio se asumió que surgió estrictamente de la logística militar, tal es el caso del uso de una logística militar impresionante en la Primera Guerra Mundial y con mayor connotación en la Segunda Guerra Mundial en la invasión a Europa, donde se habla de la más compleja operación logística de la época.

De igual modo se menciona el caso de Estados Unidos en la guerra del Golfo que también sorprendió al mundo haciendo uso de una extraordinaria labor logística, al tener que trasladar personal militar, municiones, alimentos, armas y demás para prepararse para una guerra del

otro lado del mundo en un corto tiempo y a tan largas distancias, lo cual represento un gran reto.

Sin embargo, para esta investigación coincidimos con la evolución de la logística junto con el hombre; pues es un ente que, desde sus primeros habitantes, necesito el uso de la logística y es la logística, lo que le permitió y le sigue permitiendo a la humanidad crecer y avanzar con los tiempos. Las grandes economías mueven a que el hombre se valga de la logística cuando necesitando un producto que se encuentra del otro lado del mundo, sabe que lo puede tener con tan solo un click y definitivamente sin la logística, no sería posible.

Así es como la estrategia logística contempla el manejo adecuado y efectivo del tiempo, utilizando la herramienta del just in time para tener los pedidos exactos, en el tiempo preciso y de manera correcta; satisfaciendo así tanto a las empresas para el uso de materia prima y control de inventario, como a los clientes para el recibo de sus pedidos.

Ha transcurrido mucho tiempo para que las empresas entiendan el impacto y el valor que tiene la logística para el desarrollo y la competitividad frente a sus clientes, es así como hemos pasado décadas en una constante evolución en donde en principio se hablaba de productividad, luego de calidad y finalmente de servicio al cliente para finales de los años 90.

Hoy día se habla de logística global y de internacionalización de la logística, hoy las empresas necesitan tener pleno manejo a distancia de su distribución, abastecimiento y de su producción, por lo que contratan empresas que puedan ofrecerles una gama diversa de servicios logísticos que les aseguren el manejo adecuado de su cadena de suministro en el marco de servicios logísticos integrados.

Otro rasgo importante de esa evolución la refleja el concepto dado por muchos autores a la logística, uno de ellos, el autor del Manual de Logística Integral, cuando expresa que: "El concepto de logística da a los negocios reglas que permiten a la dirección seguir, valorar, priorizar y controlar todos los distintos elementos de aprovisionamiento y distribución que inciden en la satisfacción del cliente, en los costes y beneficios". Paus, (2001)

Es decir que la logística les permite a las empresas contar con los parámetros necesarios para conjugar en un solo sentido el abastecimiento y el transporte y/o distribución de sus productos con la visión de mantener un equilibrio entre sus costos y la satisfacción de sus clientes, pero al mismo tiempo poder controlar a distancia su inventario.

Por otra parte Gutiérrez & Prida en 1998, agregaban al concepto de logística la definición dada por el CML (Council of Logistics Management) en 1985, al definir la logística como: "El proceso de planificar, llevar a cabo y controlar, de una forma eficiente, el flujo de materias primas, inventarios en curso, productos terminados, servicios e información relacionada, desde el punto de origen al punto de consumo (incluyendo los movimientos internos y externos y las operaciones de importación y exportación), con el fin de satisfacer las necesidades del cliente". (CML, 1985; citado en Gutiérrez & Prida, 1998, p. 17)

Por lo antes expuesto, la logística supone una relación estrecha con el proveedor que supe la materia prima y con el cliente final a quien le envían los productos fabricados. Esa relación tripartita necesita una conexión y la brinda el operador logístico, ya no visto como un simple suplidor de transporte o de espacio para el almacenaje, sino con un conocimiento amplio de la materia logística general.

El operador logístico surgió para hacerse cargo de forma especializada y con vasta experiencia de gestionar la mayor parte de las actividades logísticas, sino de todas las actividades logísticas de la cadena de suministro de sus clientes.

Por otro lado, y dado que uno de los objetivos básicos del operador logístico es el transporte en sus diversos modos y el almacenaje de forma eficiente de toda la cadena de suministro, la ubicación geográfica de dicho operador logístico jugará un papel sumamente importante para el desarrollo exitoso de la misma. Y ciertamente el nivel de competencia de un operador logístico y el nivel de especialización que este demuestre, sentará las bases de relaciones a largo plazo con sus clientes.

1.2 Conceptualizaciones de operador Logístico

La figura del operador logístico ha sido analizada y conceptualizada por muchos autores, asociaciones y grupos de estudio que obligan a verificar y utilizar los conceptos ya esbozados sobre la figura y adentrarse a conceptualizarla desde el punto de vista de esta investigación.

El código de buenas prácticas del operador logístico, de LOGICA establece que: “El operador logístico es aquella empresa que diseña, organiza, gestiona y controla los procesos de una o varias fases de la cadena de suministro (aprovisionamiento, transporte, almacenaje, distribución, e incluso algunas actividades del proceso productivo), utilizando para ello infraestructuras físicas, tecnología y sistemas de información, propios o ajenos”. (LOGICA, Organización Empresarial de Operadores Logísticos)

Por su parte, Aguilar (2001) expresa que un operador logístico es la empresa que lleva a cabo la planificación, implantación y control eficiente del flujo físico a través de la cadena de suministro, así como todos los servicios e información asociados a este, desde el punto de origen hasta el de consumo, con el objeto de satisfacer los requerimientos del cliente.

La ABML o mejor conocida como Associação Brasileira de Movimentação e Logística, quienes definen al operador logístico como: “Un proveedor de servicios especializados en gestionar y ejecutar todas las actividades logísticas o parte de ellas, en las distintas fases de la cadena de abastecimiento de sus clientes. Con ello agrega valor a los productos de estos y además puede prestar servicios simultáneos en tres actividades logísticas básicas: control de existencias, almacenamiento y gestión de transportes”.

Dicho de otra manera, podemos definir la figura del operador logístico como una empresa especializada dedicada a la planificación, manejo, control y gestión de los procesos logísticos de la cadena de suministro ya sea de manera total o parcial con infraestructura propia o ajena, agregando valor a los productos de las empresas que requieren sus servicios.

De las definiciones presentadas, podemos inferir que el operador logístico no solo se encarga del movimiento de un producto desde el punto de manufactura hasta la entrega al cliente, sino que su especialización y amplia experiencia en el manejo de la logística, le confiere un proceso eficiente y eficaz de la gestión a lo largo de la cadena de abastecimiento.

1.3 El contrato de servicios logísticos

Los servicios logísticos suponen la creación, gestión y organización de un sin número de procesos de la cadena de suministros, decididos de manera conjunta entre cliente y operador logístico que se llevaran a cabo preferiblemente bajo una modalidad de contrato de servicios estructurado para tales fines.

Como se afirma arriba, el contrato de servicios logísticos conlleva una diversidad de actividades que van desde el servicio al cliente, transporte local e internacional, gestión de aduanas, envasado, reetiquetado, embalaje, distribución, manejo de inventario, compras, planificación del producto, procesamiento de pedidos, manejo de mercancías, logística inversa, gestión de stock, entre muchas otras.

Es así que Andrés Mira expresa que: "El contrato de servicios logísticos o contrato logístico es aquel en virtud del cual una persona natural o jurídica, denominada operador logístico, se compromete frente a otra, a cambio de un precio, a diseñar, organizar, gestionar y controlar los procesos de una o varias fases de la cadena de suministros (aprovisionamiento, transporte, almacenaje, distribución, e incluso algunas actividades del proceso productivo), utilizando para ello medios, infraestructuras físicas, tecnología y sistemas de información, propios o ajenos". (Mira, 2006)

Dicho lo anterior se establece que el contrato de servicios logísticos no podría definirse como un contrato tipo o estándar, pues la diversidad de servicios que demande una empresa, no necesariamente, los demandara otra, hay un sin número de operaciones que dependen de la empresa contratante y de la diversidad de mercancías que esta maneje y por supuesto de la especialización del operador, quien ofrecerá a su cliente una diversidad

de servicios que puede realizar con recursos propios y/o sub contratando alguno de ellos.

Algunas de las características del contrato de servicios logísticos se pueden listar de la siguiente forma:

- **Es un contrato oneroso** en el que una parte presta ciertos servicios, a cambio de una retribución económica pagada por la otra parte.
- **Es un contrato mercantil** porque surge de una relación entre comerciantes
- **Es un contrato atípico**, puesto que no se le podría aplicar una legislación específica por el abanico y/o diversidad de servicios ofrecidos.
- **Es un contrato sinalagmático y bilateral** y que genera interdependencia de una parte con la otra, en la que nace una obligación como cumplimiento de la obligación de la otra.

Para ser más específicos, el operador logístico debe estar preparado para customizar sus servicios a los requerimientos de cada cliente en específico, brindando una diversidad de operaciones que fidelicen aún más a su cliente que con el simple almacenaje o transporte internacional. El operador logístico por esa misma diversidad de servicios que puede ofrecer, podrá ser visto en algún punto, como un socio estratégico, una relación parecida al "joint venture" entre la empresa contratante de su servicio y el porqué de la calidad y eficiencia de sus servicios depende casi totalmente el éxito y la competitividad de la empresa contratante.

Mientras que González, (2014) en su libro de transporte y logística refiere que las alternativas que se ofrecen en la logística internacional son mayores que en la nacional. Los medios de transporte, la documentación, los seguros, el embalaje, etc. Exigen una mayor profesionalidad por parte de los

responsables de la gestión logística. Además, esta complejidad se ve acentuada por las barreras a la importación que imponen las legislaciones de algunos países.

1.3.1 Diversidad de operaciones logísticas.

Como citado por estos autores, los servicios logísticos suponen una pluralidad de actividades frente al cliente que podrá llevar a cabo el mismo, o mediante la subcontratación desarrollarlos para su cliente y contemplarlos en un mismo contrato o excluirlos si es de preferencia en la contratación de sus servicios.

Dentro de la actividad logística se realizan varias operaciones, dentro de ellas las de más preponderancia son:

- **Abastecimiento:** Dentro de este se podrá contemplar los servicios de planificación, recolección de materia prima, entrega y devolución a proveedores.
- **Gestión de aduanas y portuaria:** El operador logístico brindara un conjunto de operaciones del renglón aduanas en puertos y aeropuertos que incluyen la presentación o manifiesto de la mercancía para las autoridades de aduanas, el pago de impuestos y tasas, declaración, transito, manejo de todos los regímenes aduaneros, como admisión temporal, internación temporal, importación, exportación y reembarque de mercancías.
- **Consolidación, desconsolidación de carga:** Con este servicio el operador logístico puede agrupar cargas de varios consignatarios y transportar bajo un único BL, para luego segregar en varios documentos hijos por cliente. Este servicio es ofrecido para soluciones de transporte cuando no se cuenta con mercancía suficiente para llenar un contenedor para su transporte internacional.

- Transporte local o internacional: como parte esencial de la logística, en sus dos vertientes, una por el traslado o movimiento físico de las mercancías de un lugar a otro y luego por el almacenamiento de la misma, que supone puede generarse partiendo del hecho de que al ser un traslado internacional, puede conllevar el almacenamiento temporal de las mercancías. El operador logístico ofrecerá los servicios de transporte aéreo, marítimo, terrestre y todo tipo de soluciones de transporte, incluido el transporte multimodal a la medida de las necesidades del cliente con lo que abaratará los costos logísticos de la operación en sí.
- Gestión de entrega, transporte de contenedores y carga suelta, administración de valores, transporte inter planta, coordinación de transporte, distribución nacional e internacional, documentación internacional, planificación de embarques, entre otros.
- Gestión de información y documentación: Conlleva el manejo de documentación, el servicio de monitoreo satelital vehicular, recepción de pedidos, administración de pedidos, control de calidad de la recepción, gerencia y administración de los depósitos, cobertura de seguros, medición de inventarios, presentación de indicadores, entre otros.
- Almacenaje de mercancías: Proporciona soluciones de almacenaje de corto y largo plazo bajo la modalidad de depósito logístico o como almacén general de mercancías, pudiendo incluir en dichos servicios la recepción de materia prima y/o materiales en general.
- Etiquetado, re empaque y embalaje: Este servicio podrá incluir preparación de pedidos, control de inventario rotativo y general; dada la importancia del empaque para proteger o contener el producto para su posterior distribución y del embalaje para su manipulación, carga y descarga en un transporte ya sea local o internacional.

1.3.2 Diferenciación del operador logístico

El nivel de especialización del servicio que ofrecen las empresas operadoras logísticas, por el desarrollo que presentan y esa diferenciación puede hacerse la contratación para empresas operadoras logísticas bajo los siguientes criterios:

Figura 1 Diferencias entre operadores logísticos

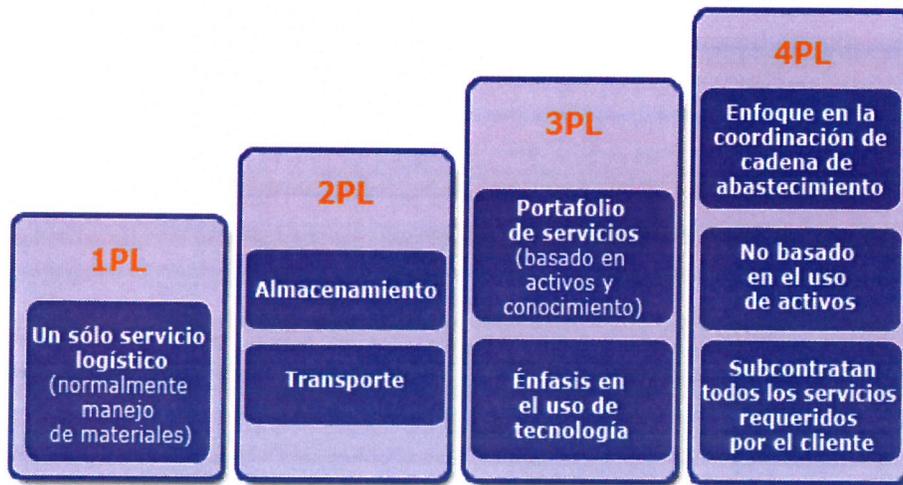


Figura 1 Diferencias entre operadores logísticos. Copyright 2015por Editorial.Logistica.LA Recuperada de

<https://editorial.logistica.la/2015/04/05/4pl-hugo-osorio/>

- First Party Logistics (1PL): Este solo ofrece el servicio de transporte de mercancías a sus clientes.
- Second Party Logistics (2PL): Esta empresa ofrece, además del servicio de transporte de mercancías, el almacenaje a un nivel todavía pequeño, ofreciendo el servicio prácticamente local, no internacional.

- Third Party Logistics (3PL): Este proporciona a sus clientes diversos servicios logísticos, incluidos el transporte de mercancías, almacenaje ya mencionado, gestión de inventarios, embalaje, consolidación de carga y descarga. Los servicios están más personalizados a las exigencias específicas de sus clientes.
- Fourth Party Logistics (4PL): Corresponde a estos un grado superior de profesionalidad, experiencia y capacidad tecnológica, llegando a ser supervisores de los 3PL, tercerizan la mayor parte de sus servicios y su relación es a largo plazo con sus clientes.

A partir del 3PL se habla de un operador logístico integral, que ofrece si no todos, la mayor parte de los servicios logísticos de forma que representan para la empresa contratante: ventajas competitivas para las tarifas, conexiones importantes, conocimiento amplio del trabajo, reducción de costos logísticos, contratos y relaciones empresariales estables y de largo plazo, lo que permite que la empresa contratante maneje la exactitud de sus costos por largos periodos.

1.4 Trascendencia económica de los servicios logísticos

La logística tiene un papel de suma importancia en el desarrollo económico y la competitividad de los países, los ubica en el camino de la facilitación del comercio y de los avances económicos de los países a nivel logístico y esos avances se ven reflejados en la percepción de los agentes económicos que solicitan dichos servicios y que utilizan los organismos internacionales para medir el desempeño logístico de los países y el crecimiento económico mismo.

Refiere el escritor Dorta, (2014) al señalar que: “La logística tiene una importancia estratégica en las empresas. Existen estudios que reflejan que la ventaja competitiva de algunas de ellas reside precisamente en sus operaciones logísticas. Este es el caso de la cadena de moda ZARA y del resto de marcas de multinacional española Inditex”.

Tal es la importancia del sector, que organismos como el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo BID, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OECD) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), entre otros organismos internacionales realizan estudios y mediciones de los temas económicos más importantes y hoy día la logística es uno de ellos.

Así el desarrollo económico de un país y su competitividad son valorados y evaluados presentando resultados que enfocan los problemas que se presentan en la región del caribe vs los países desarrollados para la conformación de equipos de trabajo, financiamiento externo y observatorios de las variantes de crecimiento del sector logístico.

El estudio del BID en el año 2010, la logística de cargas en América Latina y el Caribe: Una agenda para mejorar su desempeño establece que: “El movimiento de cargas del comercio internacional ha mostrado una dinámica que lo torna cada vez más relevante. En los últimos años, se ha producido una apertura de las economías y, consecuentemente se han expandido las cadenas de abastecimiento; bien puede afirmarse que la globalización ha resultado intensiva para el transporte”. Barbero, (2010)

Según el mismo estudio se establecía que los avances del sector logístico no eran solo responsabilidad de las políticas públicas, pues los avances en infraestructura no aumentarían la competitividad y la mejora continua que necesita el desempeño logístico, habla de un compromiso del

sector privado en la capacitación de su personal, el uso eficiente de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación.

Para el año 2015, en su estudio Guía Logística el Banco Interamericano de Desarrollo comparte siete datos básicos que marcan los desafíos de América Latina y el Caribe en relación al desempeño logístico y su importancia en el crecimiento económico.

Dato #1 La logística es un factor clave para el desarrollo económico y la competitividad.

Dato #2 Los costos logísticos en América Latina son muy elevados en relación al valor de sus productos.

Dato #3 Los costos de transporte son el rubro más alto dentro del costo logístico

Dato #4 El 57% de las exportaciones de América Latina son perecederas o intensivas en servicios logísticos, lo que hace acuciante el cierre de la brecha logística para la región.

Dato #5 Los elevados costos logísticos afectan en particular a la oferta de productos primarios exportables.

Dato #6 Los altos costos logísticos impactan negativamente sobre todo en las pequeñas y medianas empresas, concentradoras de empleo y producción en la región.

Datos #7 Los costos logísticos son un componente significativo del costo de los alimentos, por lo que su reducción tendría un impacto directo sobre el nivel de pobreza en la región. (Leopoldo Montanez, 2015)

Los datos mencionados confirman que la logística y el transporte son fundamentales en la cadena de valor, y que la competitividad de la región latinoamericana dependerá de cuanto procure reducir los costos logísticos que según algunos escritos oscilan entre en el 35 y 40% del valor de sus productos exportables.

Un estudio de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) sobre el transporte marítimo 2015, establece que para los países en desarrollo son más costosos los renglones de Transporte y logística, que para los países desarrollados en un valor proporcional de 8.8% para los primeros y solo un 5.2% para estos últimos.

Considerando que los países individualmente no podrían cambiar el panorama, existen iniciativas de carácter público-privada y con cooperación internacional que buscan anudar esfuerzos y conocimientos para propiciar los cambios que se necesitan para la competitividad de la región, específicamente la de Mesoamérica.

Uno de ellos, es el Observatorio Mesoamericano de transporte de carga y logística, que cuenta con el apoyo de la CEPAL y financiado en más del 90% por el Banco Interamericano de Desarrollo y el restante por los países miembros, que actualmente lo constituyen: México, Belice, El Salvador, Honduras, Nicaragua, República Dominicana, Costa Rica, Panamá y Colombia. Estos países representan el 33% de la población de América Latina y el Caribe y el 33% del PIB de la región.

El objetivo de este observatorio es crear un sistema de información y análisis cuya función principal es la de contribuir al desarrollo de políticas públicas orientadas a incrementar la eficiencia en el desempeño del transporte y la logística de cargas, y la integración entre los países de Mesoamérica.

Es inevitable vincular el dinamismo creciente de las operaciones económicas mundiales de hoy día, al creciente avance y especialización de la logística y su inmersión en todas las actividades productivas de los entes económicos que mejoran el desarrollo del comercio exterior de los países.

1.5 El operador logístico en República Dominicana.

República Dominicana ha avanzado y se enmarca en los criterios necesarios frente a la globalización, la comercialización de sus productos y servicios, la apertura de su economía, la agilización del comercio internacional y de las aduanas y sus servicios y lo ha hecho desde una perspectiva de pasos pequeños, pero certeros para que su economía crezca y se establezca dentro de la apertura de las economías de la región.

Para ello y de la mano del pensamiento innovador del sector empresarial y trabajador surge dentro de negociaciones del sector Aduanas y sector empresarial, la idea de promover un marco legal para establecer los almacenes privados de depósito, con la intención de descongestionar y promover la agilización de los trámites aduanales. Todavía no surge el operador logístico, porque era una figura que todavía se encontraba en pañales a nivel internacional.

La ley 456, del 03 de Enero del 1973 y el decreto 284, del 31 de Diciembre del 1974, crearon las bases legales para la institución de los Almacenes privados de Depósito Fiscal, los cuales son definidos como los locales o recintos privados que funcionan bajo la vigilancia y control de la Dirección General de Aduanas, donde pueden permanecer por un tiempo determinado, las mercancías extranjeras que previamente hayan sido presentadas o entregadas a la Dirección General de Aduanas. Esta ley permite al que se acoja a ella, mantener las mercancías sin el pago de impuestos de importación por un periodo de 6 meses prorrogables.

Bajo el régimen mencionado las mercancías de importación que estuvieran en el depósito podrían destinarse a la reexportación, con la salvedad de que dichas mercancías no podían sufrir ninguna transformación (modificación alguna), salvo escasas excepciones y eran veladas por la DGA y el depósito fiscal respondía por la custodia y conservación de las mismas.

Para finales de los 80, ya República Dominicana promovía el establecimiento de una figura jurídica que permitiera la reexportación de mercancías, no podemos decir que hablábamos de operador logístico, pues no lo era. El concepto aún no se conocía en el país, pero ya venía afianzando el conocimiento del potencial que brinda su ubicación geográfica.

Para marzo de 1996, el presidente de ese entonces Dr. Joaquín Balaguer promulgo el decreto 106-96, que creo el reglamento para los depósitos de reexportación de mercancías, vigilado y controlado por la Dirección General de Aduanas y la Autoridad Portuaria, siendo este una modalidad paralela al depósito fiscal.

- Los interesados debían solicitar dicha licencia, siendo ya depósitos fiscales y cumplir con ciertos requisitos que les establecía el mismo decreto, como son: Operar bajo un mismo nombre
- Proveer a Aduanas un plano general de la localidad
- Suscribir una póliza de incendios y líneas aliadas con aduanas como beneficiario
- Pagar una fianza bancaria por USD\$50,000.00
- Tener un área apropiada para mantener oficiales de vigilancia de aduanas.
- El propietario del almacén de reexportación será responsable de la administración, custodia y reexportación de la mercancía.
- Mantener un inventario computarizado de todas sus importaciones y exportaciones a disposición del servicio de aduanas.

Las mercancías bajo dicho régimen debían ser almacenadas sigilosamente y debían pagar el 1.5% del valor CIF, solo podían durar 3 meses en el depósito desde que la misma toco puerto y la reexportación debía hacerse desde la misma zona primaria por donde fueron recibidas. Con este decreto se estuvieron manejando los depósitos certificados para tales fines, sin embargo, no tuvo la trascendencia que se esperaba, porque con él tenía muchas limitantes y la visión era hacia la facilitación del comercio para la reexportación de mercancías y la agilización de los trámites de aduana, pero este no cumplía con las expectativas del sector.

1.5.1 Marco Regulatorio actual del Operador Logístico

Luego de más de una década, los empresarios del sector transporte internacional de mercancías, almacenes de depósito, gestores portuarios y depósitos fiscales, que ya contaban con una licencia de depósitos de reexportación, junto con la voluntad política del gobierno se unieron para conocer el bien llamado régimen de depósito logístico en República Dominicana, tras largas reuniones con los sectores empresariales y las asociaciones del sector se produjo la promulgación del esperado decreto.

El referido decreto 262-15, fue promulgado en fecha tres (03) septiembre del año 2015, creando el marco legal de los centros logísticos y de las operaciones de las empresas operadoras logísticas, en ese momento se crearon las bases para el establecimiento organizado de esta figura que llevaría consigo un nuevo régimen aduanero, como lo es el Depósito Logístico.

Con dicho régimen y de acuerdo a lo establecido en el decreto, las mercancías permanecen con suspensión del pago de derechos e impuestos hasta el vencimiento del plazo de 6 meses o prorrogado a seis meses más, pudiendo los operadores logísticos destinarlas a reexportación, consumo o

cualquier otro régimen aduanero o bien a alguna operación logística previamente establecida para el operador; es decir que las mercancías no cuentan con una declaración aduanera, que es lo que les da el régimen o la certeza de cuál es su destino final.

Sin embargo, en el mismo decreto surgen inquietudes sobre lo que es un régimen aduanero y si ciertamente el Poder Ejecutivo valoró que las mercancías tratadas bajo el régimen de depósito logístico contaban o no, con un destino final o propósito en su importación y entrada a un centro logístico. Ya que, en el régimen de depósito logístico, no se pagan impuestos y tasas, ni se tiene un destino final para la mercancía, sino que la mercancía sale de puerto con un traslado, mediante un documento llamado DOL (Documento Operador Logístico), hacia un operador logístico o centro logístico, entra al depósito y puede destinarse para un sin número de adecuaciones o distintos regímenes aduaneros según la necesidad del dueño de la mercancía.

Toda vez que un régimen aduanero es el destino o status aduanero final y específico que se da a una mercancía de acuerdo con la declaración presentada ante la autoridad aduanal del país, ya sea para importación o exportación.

Es importante destacar que el sistema de regímenes aduaneros surge como un instrumento de armonización oficial a través de la OMA Organización Mundial de Aduanas en mayo del 1973, como una propuesta que buscaba simplificar y armonizar los distintos regímenes existentes que enlentecían los procesos aduaneros en los diferentes países. El documento conocido como Convenio de Kyoto y su nombre oficial es Convenio para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros.

Este convenio fue actualizado por un protocolo en el año 1999, para incorporar adecuaciones que se necesitaban e incluir algunos procesos

modernos que se requerían en las aduanas del mundo, dicha actualización llevo a que el convenio sea conocido como “Convenio de Kyoto Revisado”

Hecha esta salvedad, podemos decir que con el decreto se coloca a República Dominicana en la mira del comercio internacional para Multinacionales que deseen colocar sus centros de distribución en la región del Caribe, promoviendo la competitividad en la región y permitiendo con el tiempo una importante reducción de costos en la cadena de abastecimiento, generando también con ello un clima de inversión favorable y por supuesto la creación de un buen número de empleos en el sector logístico.

El país cuenta con ventajas competitivas que otros países de la región no las tienen, como son: una buena infraestructura portuaria definida y equipada, la demanda interna de productos de los consumidores locales de más 10 millones de habitantes en República Dominicana y aproximadamente 11 millones de la vecina isla de Haití, que son considerados como una buena palanca del inventario para empresas Multinacionales, la conectividad de sus rutas marítimas y aéreas y la ubicación geográfica que tanto se ha mencionado.

El decreto exige a los Centros Logísticos y empresas Operadoras Logísticas establecerse, mantener, construir y conservar una infraestructura adecuada para el funcionamiento, con una autorización y/o habilitación de operación de un periodo de tres años.

Los beneficios de este decreto llevaron a que empresas que ya se operaban en el país como empresas de transporte internacional de mercancía, logística general, almacenes de depósito tanto fiscales, como almacén general y consolidadores de carga y/o agentes de carga evolucionaran y participaran más allá en la cadena de suministro de sus

clientes, pero también les permite permanecer en el régimen aduanero en el que ya están certificados, a su elección.

Las empresas operadoras logísticas son definidas en el decreto de esta forma: "Son aquellas empresas autorizadas por la DGA para operar como tales dentro de un centro logístico, y suministrar a terceros o así mismos los siguientes servicios: almacenaje, administración de inventarios, clasificación, consolidación, des-consolidación y distribución de cargas, empaque, re-empaque, etiquetaje, re- etiquetaje, embalaje, re embalaje y fraccionamiento de productos, refrigeración, reexportación, separación, transportación, así como, cualquier otra actividad propia de la logística que contribuya a facilitar la competitividad de las empresas y que haya sido autorizada previamente por la DGA". (Poder Ejecutivo, 2015)

Existiendo en esta definición un punto que merece consideración, y es el hecho de que no todas las empresas operadoras logísticas operan dentro de un centro logístico, dado que, en nuestro país, solo contamos con uno, y es el Centro logístico Caucedo, ubicado en las instalaciones del propio puerto multimodal Caucedo. Sin embargo, dentro del Centro operan hoy día 6 empresas operadoras logísticas habilitadas por la DGA.

Y por otro lado hay empresas operadoras logísticas que no operan dentro del centro, sino que operaban como depósitos fiscales y de reexportación, y que luego de la promulgación del decreto solicitaron su habilitación, basados en sus servicios y operaciones anteriores. De allí que fue tomada en cuenta la cartera de servicios que prestaban, además de los siguientes requisitos para habilitarles como Deposito Logístico:

- Estudio económico y de factibilidad presentado al Ministerio de Hacienda.
- Disponer de herramientas informáticas actualizadas y disponibles para la interfaz con la DGA.
- Disponer de una póliza de seguros en favor de Aduanas para cubrir el no pago de impuestos o derechos de mercancías en sus instalaciones.
- Una póliza de incendios y líneas aliadas para cubrir las mercancías que permanecen en el depósito.
- No haber incurrido en delitos de carácter fiscal.
- Entre otros.

Dentro de los servicios que puede ofrecer una empresa operadora logística según el decreto podemos numerar:

- Llevar a cabo servicios de transporte, tránsito internacional y trasbordo de mercancías
- Servicios de empaque, re empaque, etiquetado, embalaje, fraccionamiento, limpieza y otros procesos mínimos que puedan acondicionar las mercancías sin alterar su naturaleza misma.
- Pueden realizar transformaciones que ayuden con su manipulación y mejorar su presentación, pueden consolidar en bultos y formar otros lotes.
- Pueden brindar servicios diversos de logística, coordinar logística con proveedores, plantas de producción y aeroportuarias.
- Servicios de consolidación y des consolidación.
- Pueden realizar trabajos de inspección sanitaria, fitosanitaria de productos agropecuarios.
- Entre otros que previamente sean autorizados por la DGA.

En el decreto 262-15, se contemplan también los temas de:

- La habilitación de las empresas Operadoras del centro logístico y sus requisitos de operación y de sus obligaciones.
- De la habilitación del Centro Logístico
- Del ingreso y salida de mercancías del centro logístico
- Del despacho de las mercancías del centro logístico
- Y finalmente del régimen fiscal y otras disposiciones del mismo

Sin dudas con el decreto se colocó a República Dominicana en la mira de empresas multinacionales que pueden operar todo su inventario para la venta a los consumidores locales y la distribución hacia cualquier otro país de la región, punto más importante dentro de las pretensiones de República Dominicana, las de poder ser un punto de referencia para la reexportación hacia todo el mundo.

Como resultado de estos avances es de conocimiento público que empresas como Ikea han movilizadado sus almacenes de distribución desde Puerto Rico hacia República Dominicana y hoy día manejan su inventario desde el Centro Logístico Caucedo y redistribuyen hacia Centroamérica y el Caribe sus mercancías.

Según datos de la Dirección General de Aduanas, otras empresas multinacionales que se están manejando desde empresas logísticas son: Baxter, Nestle, Convatec, DHL, entre otras.

En la actualidad el decreto ha permitido grandes avances en materia logística, los operadores logísticos se encuentran trabajando de la mano de Aduanas para llevar a cabo las adecuaciones de sus sistemas para la interfaz con Aduanas, unas empresas más adelantadas que otras y varias trabajando en modelo piloto conectadas con aduanas.

Por el momento las empresas operadoras logísticas solicitan un traslado desde el puerto, el cual se aprueba automáticamente, la mercancía sale del puerto, realizan una carga de inventario manual, en el que registran las mercancías que entran a los depósitos logísticos, se colocan en un área separada de cualquier otro régimen que maneje dicho depósito y lo envían al Departamento de Gerencia de Centros Logísticos, quienes lo revisan y hacen inspecciones aleatorias a los depósitos y constatan que el inventario presentado es el que se mantiene en físico, con una actualización semanal.

Se espera que, en los próximos meses, las trece empresas habilitadas puedan estar interconectadas con Aduanas, situación que permitirá que los procesos sean más transparentes para Aduanas y para las mismas empresas, que cabe destacar la mayor parte de dichas empresas ya cuentan con la certificación de (OEA) Operador Económico Autorizado y las que no lo son, se encuentran operando dentro del Centro Logístico Caucedo, que si está certificada como OEA.

También es notorio que hay situaciones que no se consideraron en el decreto y el Departamento de Gerencia de Centros Logísticos de la DGA se encuentra trabajando en un documento que incluirá un listado de políticas y normas, donde se contemplaran por ejemplo las sanciones, que es un aspecto que no se menciona en el decreto, pero que es necesario considerar. Hoy día para todo lo que no se abarcó en el decreto mismo, se hace uso de la ley general de aduanas, que cabe destacar es una ley obsoleta y data del 1953.

Por consiguiente, se espera que República Dominicana con el esfuerzo conjunto del sector privado y el Estado converjan para el desarrollo y crecimiento del sector logístico, facilitando así un comercio seguro, atractivo para la inversión y con procesos aduanales más expeditos, como requieren las grandes economías del mundo.

1.6 Anteproyectos de leyes que referencian al operador logístico

Uno de los desafíos del país es la actualización de la ley general de aduanas, la cual se encuentra en el Congreso, a la espera de ser discutida y aprobada para su promulgación.

Así hay otros proyectos de leyes de envergadura que contemplan al operador logístico y serán de suma importancia al momento de entrar en vigor, estos son:

Anteproyecto de Ley General de Aduanas (Cuyo referente es la actual Ley 3489 de febrero de 1953), dicho anteproyecto se encuentra actualmente en el Congreso Nacional a la espera de su estudio y aprobación en las Cámaras Legislativas. En ese Anteproyecto se contempla la figura del operador logístico, y se espera que, con su aprobación en el congreso y posterior promulgación, se puedan llevar a cabo las adecuaciones pertinentes que establezcan una ley funcional y que englobe la realidad del comercio internacional y la actualización de nuestras aduanas.

Las últimas modificaciones de dicho anteproyecto que se estudia en el Congreso no fue posible adquirirlo, sin embargo, en entrevistas con personalidades que trabajan en la redacción, confirmamos que en las últimas modificaciones se amplió el tema del operador logístico, sus funciones y habilitación entre otros. De forma primaria solo se había considerado la figura del operador logístico de la siguiente forma y solo en dos artículos de la misma.

En el artículo primero del Proyecto Ley de Aduanas, acápite 59, cuando define el operador logístico como: "Es la persona jurídica que diseña, organiza, gestiona y controla los procesos de una o varias fases de la cadena de suministro (aprovisionamiento, transporte, gestión aduanal,

almacenaje y distribución) utilizando para ello infraestructura física, tecnología y sistema de información, propios o ajenos”. (Senado de la República Dominicana)

Cabe destacar que esta no es la misma definición que contempla el decreto 262-15, para un operador logístico, siendo uno de los puntos neurálgicos, el hecho de que esta definición, no habla de las transformaciones mínimas permitidas a los operadores logísticos, sino que se pudiera decir que encierra al operador logístico en un prestador de servicios transporte, gestión aduanal y almacenaje.

Dicho de otro modo, sería un retroceso al sector logístico, si no se considera que, en materia de aduanas, el operador logístico queda investido de una relevancia muy por encima de lo contemplado en este ante proyecto y que sin dudas en la ley general de aduanas, esta figura del operador logístico debe ser considerada en consonancia con el decreto que le estableció.

Finalmente, en el artículo 51 del referido ante proyecto, menciona al operador logístico, cuando lo vincula a la actividad aduanera de la siguiente forma:

“Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, comprendidas en este Título, son aquellas que realizan habitualmente actividades vinculadas a operaciones aduaneras, denominados operadores aduaneros”. (Senado de la República Dominicana)

Otra de esas futuras herramientas legales donde se consideró la importancia en el sector marítimo de esta figura, es en el **Anteproyecto de ley de Código Marítimo (2014)**, donde se destacan los aspectos más relevantes de los servicios logísticos y las responsabilidades del Operador y del cliente contratante.

En dicho anteproyecto en su capítulo VI, se establece un título solo para el CONTRATO DE SERVICIOS LOGISTICOS, allí se cuenta con visión un poco más detallada de la figura del operador logístico y sus servicios, define el contrato de servicios logísticos de esta forma:

“Es aquel mediante el cual una parte solicita de terceros denominados operadores logísticos, la realización de operaciones logísticas tales como el agenciamiento de carga, aprovisionamiento, transporte, almacenaje o distribución e incluso ciertas actividades del proceso productivo con relación a determinadas mercancías”. (Senado de la Republica Dominicana, 2014)

De igual modo la figura misma del operador logístico, especifica sus obligaciones y las de sus clientes, toca el tema de la subcontratación de los servicios de parte del operador logístico y la autorización y registro de los operadores, siempre dejándolo a la Dirección General de Aduanas, como organismo regulador y fiscalizador.

En este anteproyecto el operador logístico podrá ser responsable ante su cliente por los daños y perjuicios ocasionados por su negligencia e imprudencia en el manejo, gestión y control de las mercancías bajo su control y custodia.

Igualmente, el operador logístico tiene la libertad de decidir y seleccionar el método y ruta más adecuada para el manejo y transporte y estiba de las mercancías. Y ya cuando trata las responsabilidades del cliente, le hace responsable por suministrar datos incorrectos, etiquetas erróneas, cargos por demora en la devolución de contenedores, instrucciones o documentación incorrectos o inexactos.

Ya en su penúltimo artículo, dicho anteproyecto refiere la subcontratación de servicios de forma diligente, sin que esto represente una

responsabilidad si hubo alguna falla en el servicio contratado, y si el daño o perjuicio ocurriese durante el transporte marítimo, contempla la responsabilidad del transportista marítimo que realizó dicho tramo del transporte contratado de acuerdo a los acuerdos o convenios internacionales aplicables y también la subrogación en los derechos del cliente para repetir frente a los terceros responsables.

Finalmente contempla la certificación y habilitación de las empresas Operadoras Logísticas, a través de la Dirección General de Aduanas, permitiendo que la DGA sea quien reglamente todos los requisitos y todos los criterios concernientes a los contratos de servicios logísticos.

CAPITULO II OPERADOR LOGISTICO DOMINICANO: TENDENCIA Y PROYECCIONES

2.1 Regímenes jurídicos y subcontratación de servicios en la logística en República Dominicana.

En el título sobre contrato de servicios logísticos, se valora que dichos servicios revisten una diversidad de operaciones, que por su naturaleza representaran un sin número de actividades diferentes, con lo que también implican una pluralidad de contrataciones y subcontrataciones tanto laborales, como comerciales desde el operador logístico, cuya empresa no obligatoriamente cuenta con el personal o la infraestructura propia para desarrollar dichas actividades.

Es desde esa diversidad y/o infinidad de servicios que el operador logístico o mejor dicho la actividad logística dependerá de distintos regímenes jurídicos para su manejo, pero esta pluralidad no se limita a la actividad logística en República Dominicana, sino que, en distintos países, tales como Argentina, Colombia, España existen distintos estamentos legales para el sector y la ausencia de instrumentos jurídicos específicos para toda la actividad logística.

República Dominicana no es la excepción, por lo que el operador logístico sostiene actividades comerciales diversas y sostendrá una pluralidad de contrataciones con el sector seguros, con empresas de tecnología o informática, con los sindicatos de transporte, con empresas de outsourcing (para la subcontratación de personal), con las líneas navieras y líneas aéreas, gestores aduanales y en algunos casos, sindicatos portuarios.

Hay un sin número de subcontrataciones que devienen en una pluralidad de responsables que colocaran al operador logístico en distintos

escenarios en los que podría ver comprometida su responsabilidad frente al cliente.

Para la diversidad de relaciones contractuales rige un régimen jurídico distinto, así durante el desarrollo de su actividad, la empresa operadora logística deberá contar con varias pólizas de seguro y fianzas obligatorias.

En la relación con los transportistas terrestre, la contratación con los sindicatos de transporte es obligatoria, por el mismo monopolio que impone dicho sector sindical, restringiendo y/o limitando la libre competencia en el sector transporte con servicios profesionales responsables, seguros y costos ajustados a la realidad del servicio de transporte, en cuyo caso contrario, se ha visto como este sector sindical dirige a voluntad el servicio de transporte terrestre en el país.

Por dicha razón será difícil que el operador logístico pueda manejar el 100% de su transporte terrestre, pues los grupos sindicales de transporte terrestre obligan a que el 80% del transporte que se genera o va hacia los puertos, deba ser contratado directamente con ellos.

Un caso típico de este tipo, se ve cuando en el rubro del transporte terrestre ocurre un siniestro y la compañía transportista, no quiere hacerse cargo del pago de la mercancía averiada o peor aún, puede contar con un seguro deficiente o ninguno para hacer frente a tal situación, lo que conlleva largos procesos burocráticos y en ocasiones largos procesos judiciales. Sin embargo, frente al cliente dueño de la mercancía, el operador logístico es "responsable" y este a su vez, tendrá que ejercer una acción de repetición frente al transportista que tuvo a su cargo dicho servicio de transporte por los medios que considere oportunos y necesarios.

Para tener de una forma u otra un poco de seguridad o control del manejo de la carga vía terrestre, surgió en el país, una iniciativa con la integración del sector empresarial y varias instituciones relacionadas al transporte internacional de mercancías, por la importancia del transporte terrestre en el desarrollo de la actividad logística conocida hoy día como (RNTT) Red Nacional de Transporte Terrestre, cuya propuesta es tener un registro confiable del sector transportista y un control de acceso digital a los puertos, permitiendo así que el acceso a los puertos, aeropuertos y parques de zona franca, estén regulados y depurados en una base de datos única para tales fines.

Esa iniciativa es supervisada por varias empresas del sector como son: Haina International Terminal, ADOZONA y Puerto Multimodal Caucedo, entre otras.

Esta entidad es vista como una herramienta confiable y propicia tanto para los empresarios del transporte internacional de mercancías, como para los propios transportistas locales, pues ofrece mayor control de la cadena logística porque se tiene conocimiento de quien transporta la carga, se aplican pruebas de laboratorio para alcohol y drogas aleatorias a los choferes, se verifica su historial y se imparten cursos para la capacitación de los choferes.

Para el transportista también es importante esta habilitación en la RNTT porque si no están registrados, no pueden acceder a los puertos de Haina, Caucedo, Boca Chica, Puerto Plata y Santo Domingo y aeropuertos, además de que les permite proyectarse como miembros de dicha entidad y ser mejor vistos en el mercado. En este punto se puede observar que de alguna forma se está trabajando en tener reglas más claras para el sector sindicalizado de transporte de carga terrestre.

2.1.1 Convenios aplicados de acuerdo al modo de transporte

La ausencia de una legislación especial para el sector logístico, lo obliga a hacer uso de la legislación existente, dispersa en varios códigos y/o leyes nacionales y convenios internacionales puesto que tampoco se cuenta con algún convenio internacional específico sobre logística y la materia más bien se trabaja en distintos convenios dependiendo del modo de transporte utilizado en la travesía del transporte internacional de mercancías.

En el transporte internacional de mercancías se hace uso de distintos documentos de transporte, establecidos según el modo del transporte, los detalles propios de la carga, tanto de su embarcador, como de su consignatario y por supuesto de su transportista o porteador contractual del transporte mencionado.

Dentro de los documentos de transporte se reconocen:

- El conocimiento de embarque o BL: Conocido como el documento que acredita un contrato de transporte marítimo, por el cual un porteador se hace responsable de la mercancía a bordo para entregarlas en destino con la presentación de dicho documento.
- La guía aérea o Airway bill por su nombre en inglés: Es conocida como el contrato emitido por la línea aérea o el consolidador, por el cual el transportista acredita que ha tomado la mercancía detallada en ella para hacer su entrega en destino, bajo las condiciones particulares establecidas en el reverso de la misma.
- El FIATA Bill of Lading: Conocido como el contrato de transporte bajo varios modos de transporte o transporte multimodal, no hay uno como principal y en el cual se declara la aceptación de la carga por el agente de carga y es un documento con sus propias regulaciones,

establecidas para los miembros de la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios (FIATA).

Los tres documentos prueban la existencia de un contrato de transporte y son un título representativo de la mercancía. Contienen condiciones particulares en su reverso, a las cuales se adhiere el agente de carga y el dueño de la carga y/o consignatario.

Habría que decir también que, de acuerdo a los modos de transporte utilizados, existen distintos regímenes de responsabilidad o de limitación de responsabilidad bajo los cuales dependiendo del modo de transporte se regirá la relación contractual entre el transportista, el operador logístico y el dueño de la carga, dentro de ellos:

1. **Para el transporte Marítimo**, el cual representa más del 75% del movimiento o transporte internacional de mercancías del mundo.
 - Reglas de la Haya en 1922 y Convenio de Bruselas de 1924, el cual es de uso a mercancía bajo conocimiento de embarques formalizado en un Estado contratante.
 - Carriage of Goods by Sea Act, mejor conocido como (GOCSA), un poco similar a las Reglas de la Haya original, y el cual rige el transporte con empresas de transporte Marítimo de los Estados Unidos.
 - Reglas de la Haya Visby, que corresponde a un protocolo para modificar el Convenio de Bruselas del 1924, por el cual se hace la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque.
 - Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de mercancías de 1978, mejor conocido como Reglas de Hamburgo. Este convenio es calificado como un texto superior a sus antecesores, pero no ha representado

en materia de Estados contratantes la mayoría que se quisiera sobre todo porque los países de más influencia en el ámbito del comercio internacional no lo han ratificado y se mantienen firmes al Convenio Haya Visby. Entro en vigencia en noviembre del 1992, en unos pocos países.

- Reglas de Rotterdam del 2009, aprobado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL) y la Asamblea General de las Naciones Unidas en diciembre del 2008, y abierto a la firma en septiembre del 2009.
- Convenio IMDG, mejor conocido como Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

2. **Para el transporte aéreo**, el cual representa una disposición más expedita de la carga, guiado por la Organización Internacional de Aviación Civil, cuenta también con distintos regímenes internacionales o convenios sobre responsabilidad de los transportistas aéreos, dentro de los que podemos destacar:

- Convención de Varsovia de 1929
- Convenio de Chicago de 1944
- Convenio de Montreal de 1999
- Reglas IATA DGR (Sobre transporte de mercancía peligrosa para transporte aéreo).

3. **Para el transporte por Carretera**, aunque no aplicable en República Dominicana.

- Convenio CMR utilizado cuando el transporte por carretera involucra dos países distintos y es aplicable, utilizando como contrato de transporte la carta de porte internacional.

4. Para el transporte Ferroviario o transporte por ferrocarril

- Convenio CIM o protocolo de Vilna, el cual reúne las reglas para la uniformidad de las reglas para el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera.

2.1.2 Regímenes jurídicos locales aplicables a la operación logística

Como mencionado anteriormente, en República Dominicana ante la falta de un marco regulatorio especial en materia logística, las normativas existentes están dispersas en varios preceptos legales que regulan las distintas actividades o etapas de la operación logística concebida en el Decreto 262-15, en República Dominicana, como son:

- Código Civil Dominicano, en sus artículos 1146 y siguientes sobre el incumplimiento de una obligación de resultados pactada entre ambas partes. Y los artículos 1382/1384 sobre la responsabilidad del perjuicio ocasionado a otro.
- Código de Comercio, pues hablamos de una relación abiertamente comercial, y que por consecuencia estará regida por el derecho mercantil.
- Ley General de Aduanas (Ley 3489-53)
 - Ley que establece los Depósitos Fiscales (456-73)
- Ley General de Sociedades Comerciales y Empresas Individuales de Responsabilidad Limitada (Ley 479-08)
- Ley sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana (Ley 63-17)
- Ley sobre Seguros y Fianzas de la República Dominicana (Ley 146-02)
- Decreto 106-96 sobre Depósitos para la reexportación de mercancías.
- Decreto 284, sobre el Reglamento de los Almacenes Generales de Depósito.

- Decreto 96-98, que reglamenta la operación de los Consolidadores de Carga.
- Decreto 48-99, que regula las operaciones de los depósitos de consolidación de cargas.
- Decreto 144-12, que reglamenta las funciones del Operador Económico Autorizado (OEA).
- Decreto 262-15 que crea y establece los Centros Logísticos y de las Operaciones de las Empresas Operadoras Logísticas.

En cada una de estas disposiciones legales, independiente una de la otra, se concibe algún aspecto relativo a la actividad logística y su interrelación comercial con un sin número de sujetos de la actividad desempeñada, por lo que, a falta de una legislación específica los tribunales hacen uso de dichos preceptos legales, ya sea de los convenios internacionales en materia de transporte internacional o de leyes locales que rigen las actividades sobre las que se ha generado el conflicto o la ley o reglamento que se haya infringido.

Cabe destacar que, en materia aduanal, igualmente se hace uso de lo establecido en su ley general que data del 1953 y resulta ineficiente en la mayoría de los casos y en otros se hace uso de distintos reglamentos, resoluciones, normas y decretos, como en el caso de la imposición de sanciones o multas aduaneras.

2.1.3 Reclamaciones en la operación logística

Por otra parte, cuando se refiere a las reclamaciones, dependerá del origen de la misma, del eslabón de la cadena de abastecimiento donde se ha evidenciado el siniestro y de si se ha comprometido o no la responsabilidad del operador logístico, cuidando desde el conocimiento del mismo de dejar las observaciones o reservas de lugar en el documento de transporte

utilizado en el proceso y las referidas reservas en los documentos de manejo de la mercancía para poder dar curso en tiempo y fecha precisa, pues los plazos en reclamos de mercancías son fatales en casi todos los modos transporte.

Así en materia de reclamos a líneas navieras, las notificaciones solo cuentan con un plazo de 3 días contados desde el momento en que un contenedor ha sido despachado de la terminal portuaria, debiendo hacer la notificación y esperar instrucciones de la naviera para saber si inspeccionan conjuntamente con el cliente la mercancía. No pudiendo el cliente descargar dicho contenedor, si se ha observado una avería en el contenedor, sin que la naviera autorice a continuar el proceso. Y ya en materia de prescripción se ha establecido el periodo de dos años según él los límites de responsabilidad de los convenios internacionales.

En materia de siniestros ocurridos en el transporte terrestre no se cuenta con un tiempo específico y nos regiremos de lo establecido como regla general en el Código Civil Dominicano, en materia de prescripción de la acción, aunque no existe una regla establecida para ello, lo importante será siempre responsabilizar a todas las partes involucradas.

Y ya cuando se trata de los reclamos a líneas aéreas, se cuentan con un plazo de 14 días desde el despacho de la mercancía desde el almacén donde se ha dejado en custodia la carga, luego de despaletizada del avión. Y en materia de prescripción de la acción se cuenta con un plazo de un año.

En todos los casos la carga de la prueba, recaerá sobre el consignatario y deberá por todos los medios demostrar que el siniestro ha ocurrido durante el transporte contratado con cualquiera de estas entidades de transporte y recordar los límites de responsabilidad que devienen en cada modo de transporte mencionado previamente.

Por lo que el reclamo al operador logístico, dependerá primero de la voluntad de las partes planteada en el contrato de servicios logísticos firmado, pero siempre teniendo en cuenta los periodos para reclamar establecidos por modo de transporte, a fin de evitar la declinación de los transportistas efectivos si en el caso deviene de un transporte marítimo o aéreo según sea el caso.

Ante la ocurrencia de un siniestro, se dará parte a todos los eslabones de la cadena de abastecimiento, empezando con la línea naviera, aérea o el transportista terrestre, dependiendo del modo de transporte y de si la avería resultara evidenciada durante el transporte contratado con ellos. En caso de contar con seguro de mercancías, al seguro mismo para la apertura del reclamo o al seguro de responsabilidad civil, si el siniestro ha sido por una avería ocasionada por inobservancia o error del operador logístico.

Luego de iniciado el proceso con los aseguradores y dependiendo de los valores de la mercancía involucrada, se asignará un perito ajustador para la valoración del siniestro, sus circunstancias y la mercancía misma, con dicho reporte se tomarán las precauciones de lugar para notificar a los responsables que correspondan, enviando un reclamo formal por el mismo, a pesar de que frente al cliente que contrato los servicios logísticos, podría responder el operador y seguir el reclamo con los terceros responsables dentro de dicha operación.

Las empresas operadoras logísticas disponen en su mayoría de un Departamento de Reclamaciones, que maneja todo lo relativo a las reclamaciones que pueden surgir en el desarrollo de sus actividades, estos departamentos gestionan frente a los posibles responsables y frente a los clientes, la documentación, instrumentación de expedientes, liquidación de siniestros y confirmación de cobertura con los seguros de la empresa.

Su trabajo se desarrolla regularmente de manera centralizada en ese departamento, y en los casos donde no hay un departamento especial de reclamaciones, el departamento de documentación, es quien gestiona y maneja las reclamaciones que pueden surgir para la empresa, llevando para ello un reporte de indicadores de reclamos recibidos.

Los documentos que acompañaran un reclamo de manera general son:

- ✓ Carta de reclamo con el total reclamado
- ✓ Copia de la póliza de seguros (si la hubiese)
- ✓ Copia legible de ambos lados de los documentos de transporte
- ✓ Copia de la factura comercial
- ✓ Copia del packing list o lista de empaque
- ✓ Liquidación de aduanas con pago de impuestos.
- ✓ Certificado de avería o reporte de perito ajustador
- ✓ Certificado de decomiso o salvamento
- ✓ Tickets de salida y retorno del contenedor a puerto (casos FCL)

2.2 La póliza de seguro para la actividad logística.

Toda actividad comercial está asociada a la presunción de riesgos en la misma, y los operadores logísticos no están exentos de esa probabilidad, todo lo contrario, las operaciones logísticas conllevan una pluralidad de riesgos a los cuales hacer frente, que vienen de la misma diversidad de operaciones que asumen como propias de parte de sus clientes y la clave estará en saber cómo traspasar esos riesgos a las instituciones adecuadas en el comercio de hoy día, las cuales como es de suponer serán las compañías aseguradoras.

La aceptación de esos riesgos implica, por lo tanto, el pago de un monto X, denominado prima, que cubrirá la responsabilidad del asegurado, en este caso el operador por el transporte de la mercancía, manipuleo de la carga, error en la emisión de los documentos de transporte, la guarda y custodia en su almacén, entre otros riesgos.

Cabe destacar que, siendo la contratación de servicios logísticos, un contrato atípico, con variantes y requerimientos muy distintos para cada cliente, la disposición de un seguro para la actividad, también supone un abanico de opciones muy amplio, que podrá ser ajustado a cada contratación en específico y bajo los criterios pautados entre cliente y operador, así puede darse el caso que en la contratación ambos acuerden contratar por separado pólizas de seguro una complementaria de la otra.

Un ejemplo de esta modalidad es cuando el dueño de la carga, contrata una póliza de seguros para cubrir incendio y líneas aliadas para sus mercancías en el depósito de su operador logístico y por separado el operador contrata una póliza de seguros para cubrir su responsabilidad civil por el manipuleo, control y custodia de dicha mercancía a nivel general.

La contratación del seguro, será un aspecto a discutir antes de la contratación de los servicios del operador, podrá ser un punto neurálgico, pero considerando los riesgos de la actividad, es mejor estar prevenidos, que lamentar. El tipo de póliza dependerá del riesgo cubierto, del tipo de mercancías, entre otros factores a considerar.

Partiendo del contrato de transporte internacional de mercancías, algunos seguros básicos en la operación logística son:

- **Seguro de transporte de mercancías**, consiste en una póliza en la cual el asegurador asume la responsabilidad de resarcir al asegurado

por los daños o pérdidas de la mercancía transportada, correctamente embaladas y con el pago de un precio convenido para dichos fines entre el asegurador y el asegurado. La contratación puede ser para un embarque único, para una póliza flotante o carga especial y la cobertura generalmente es puerta a puerta.

- **Póliza de responsabilidad civil** especial para agentes de carga y operadores logísticos, en la cual hace frente por su responsabilidad mientras tiene la guarda y custodia de la carga, por su responsabilidad en la recepción y emisión de documentos de embarque, respondiendo por las pérdidas económicas de sus clientes, bajo los términos y condiciones de dicha póliza, que en la mayoría de los casos dependerá de los límites de responsabilidad establecidos para los fines en los convenios y acuerdos internacionales, los cuales normalmente son menos que los valores específicos de las mercancías.

Esta póliza le brinda cobertura al operador por error u omisión, defensa y representación en los tribunales por demandas judiciales, pérdidas o daños a la carga durante su transporte, daños al contenedor y multas aduaneras ocasionadas al cliente por un error del operador logístico.

- **Póliza de incendio, robo y líneas aliadas**, es conocida por ser una póliza que ofrece cobertura a las edificaciones propiedad del asegurado, incluye el mobiliario, maquinaria y mercancías dentro del local del asegurado, la cobertura regularmente incluye los riesgos de incendio, rayo, humo, explosión, terremoto, huracán, daños por agua e inundaciones. En ocasiones es necesaria agregar a esta modalidad una declarativa del inventario manejado.
- Podrán contratarse otras pólizas que dependerán de la estandarización de los servicios logísticos contratados con cada cliente.

Siempre será importante la contratación de parte del consignatario de una póliza de transporte de mercancías, que tendrá una cobertura más amplia, cubriendo casi toda la travesía de la mercancía hasta su final arribo a las facilidades del cliente y cuyo límite será al valor asegurado, sin tomar en cuenta límites de responsabilidad para el pago de cualquier reclamo.

Hay que mencionar además que, desde el punto de vista aduanal, el operador logístico para su habilitación debe contratar distintas Fianzas con beneficio directo a la Dirección General de Aduanas para cubrir la habilitación como: Almacén de depósito fiscal, agente naviero, depósito de reexportación, consolidación de carga, como operador logístico y como agente aduanal o agencia aduanal. Todas y cada una de ellas de forma separada y distinta para cubrir una habilitación independiente de la otra.

2.3 Estadísticas del sector logístico: Flujo de importaciones y exportaciones desde y hacia una empresa operadora logística.

De forma general, no específica de los operadores logísticos, en datos ofrecidos en enero 15 del 2018, la Oficina Nacional de Estadísticas muestra que, en los primeros meses del 2017, exactamente entre enero y septiembre, las exportaciones dominicanas se posicionaron en unos USD\$6,630.80 millones, de los cuales el 38.77% corresponden a exportaciones nacionales y el 59.29% corresponde al régimen de zonas francas.

También se estableció que los aparatos médicos de cirugía, de odontología y los de veterinaria fueron los artículos que más se exportaron y de igual forma el oro. Luego le sigue el tabaco y los aparatos para empalme, seccionamiento y ensamblaje de partes y circuitos eléctricos consecuentemente, finalmente los artículos de joyería y sus partes. Es decir que la exportación de estos artículos generó el mayor movimiento de reexportación desde República Dominicana.

Para completar esta investigación, se solicitaron los datos estadísticos a la DGA, y nos explicaron que durante el proceso de recepción de la mercancía no existe una declaración de importación definitiva, por lo que el inventario recibido es adjudicado y trasladado al Depósito Logístico mediante una solicitud de traslado. Con este documento, la mercancía es recepcionada en el Depósito para posteriormente otorgarle un destino final y someterse a cualquiera de los regímenes existentes previstos en la legislación aduanera.

Dicho lo anterior las importaciones a Centros y/o Operadores Logísticos son medidas mediante esta transacción, por lo que la data provista corresponde a partir del mes de Agosto 2016, fecha en la cual se iniciaron las operaciones, hasta el 31 de diciembre 2017. Basado en lo antes expuesto y fundamentado en el Decreto, la Dirección General de Aduanas aún se encuentra en el proceso de implementación del DOL (documento de operador logístico), el cual ayudará a generar más detalles sobre la información relacionada a las exportaciones e importaciones de este sector.

En este sentido, aun no se puede generar toda la información de exportaciones puesto que, aunque las mercancías salen de los Operadores Logísticos, son los clientes finales quienes hacen la transacción en el sistema.

Actualmente la Dirección General de Aduanas se encuentra trabajando en una alternativa que ayudará a obtener esta información, por lo que la data proporcionada no es definitiva y se referirá solo a la parte concerniente a los traslados realizados hacia el centro logístico y los operadores logísticos.

Esta información guarda importancia para presentar cual ha sido un lado del panorama que se ha observado en el sector logístico dominicano con las importaciones generales manejado bajo este nuevo “régimen”.

Traslados reportados por la dirección general de aduanas meses agosto - diciembre 2016

Tabla 1 Solicitudes de traslados sector logístico Agosto-Diciembre 2016

Solicitudes de Traslado Sector Logístico.		
Meses 2016	CLC-CAUCEDO	YTD 2016
Aug	11	11
Sep	10	10
Oct	6	6
Nov	5	5
Dec	5	5
YTD 2016	37	37

Tabla 1 Solicitudes de traslados sector logístico. Datos suministrados por la Oficina Acceso a la Información Pública de la Dirección General de Aduanas

Traslados reportados por la dirección general de aduanas para enero – diciembre 2017

Tabla 2 Solicitudes de traslados sector logístico Enero-Diciembre 2017

Solicitudes de Traslado Meses 2017	Sectores Logísticos			YTD 2017
	CLC-CAUCEDO	HLH-Haina	STO DGO	
Feb	30	2		32
Mar	118	39		157
Apr	60	44		104
May	124	50		174
Jun	53	83		136
Jul	41	72		113
Aug	55	82		137
Sep	89	56		145
Oct	187	102	7	296
Nov	213	74	20	307
Dec	70	31	4	105
YTD 2017	1040	635	31	1706

Tabla 2 Solicitudes de traslados sector logístico. Datos suministrados por la Oficina Acceso a la Información Pública de la Dirección General de Aduanas

El Centro Logístico Caucedo maneja durante el 2017 la mayor proporción de movimientos de importación, donde cerca del 80% de dichos movimientos corresponden a Ikea, cuya mercancía suple el mercado local y el de la región.

Hoy día navieras como Hapag Lloyd, COSCO Shipping y Zim Container tienen salidas hacia las islas en una base semanal desde el Puerto Caucedo, lo que augura que junto con la iniciativa del gobierno de establecer incentivos a los exportadores de productos hacia las islas se podrá desarrollar un buen incremento de las relaciones comerciales entre República Dominicana y las Islas del Caribe.

Esta investigación proponía presentar datos estadísticos específicos en importaciones y exportaciones del sector logístico, sin embargo, dado lo reciente de esta figura y el hecho de que la Dirección General de Aduanas todavía no ha completado el proceso de automatización e interconectividad con las empresas operadoras logísticas y centros logísticos, no fue posible presentar dichos números por separado.

De igual forma dado el hecho de que las mercancías despachadas del puerto bajo “régimen de depósito logístico” no cuentan en realidad con un destino final, no se puede hoy día discriminar en cada caso, pues como mencionado previamente las mercancías llegan al depósito y podrán ser destinadas a distintos “régimenes aduaneros” o fines según el criterio del importador y su requerimiento específico.

2.4 Evolución y diversificación de las empresas operadoras logísticas dominicanas.

De acuerdo a una publicación de la Dirección General de Aduanas del 26 de diciembre del 2017, la recaudación desde los centros logísticos y el régimen de depósito logístico ha sido para el 2017, de más de 1,200 millones, valor que sobrepasa las expectativas que se tenían de dicho sector, y que aun no siendo la recaudación uno de sus objetivos, si ha sido visto como un buen resultado. Esto gracias a la sinergia que han demostrado tener las empresas del sector privado con el Estado a través de la Dirección General de Aduanas.

Como parte del interés del gobierno de dinamizar el comercio internacional y replantearnos la estrategia de ser un "HUB DEL CARIBE" el Poder Ejecutivo denominó el año 2018, como el "año del fomento de las exportaciones", buscando promover e incentivar las exportaciones desde el gobierno con la ayuda de los sectores productivos del país, coordinado desde el Centro de Exportaciones e Inversiones de la República Dominicana (CEI-RD) y el Consejo Nacional de la Competitividad,

En la actualidad la DGA tiene un registro de trece empresas certificadas como Empresas Operadoras Logísticas y un Centro Logístico, todas habilitadas cumpliendo los requisitos establecidos en el decreto 262-15, hay varias solicitudes de empresas que están pendientes de aprobación y habilitación, dentro de ellas empresas que ya tienen experiencia en el sector del transporte internacional de mercancías y casos de empresas importadores normales que pretenden ser habilitadas como empresas operadoras logísticas, solo a los fines de hacer sus importaciones de forma más expedita y mantener un inventario sin el pago de los debidos impuestos o derechos, lo que tergiversa el fin para el que fue promulgado este decreto,

que es el de impulsar las exportaciones y generar la facilitación del comercio transfronterizo desde República Dominicana.

El Centro Logístico Caucedo es reconocido por ser una de las ventajas competitivas frente a los demás países de la región, dado que este centro está reconocido como primer centro logístico dentro de una terminal portuaria de la región, además de estar prácticamente a cinco minutos del Aeropuerto Internacional de las Américas, características que le permite a las empresas que allí operen abaratar los costos de transportación, y por vía de consecuencia, los costos logísticos. Actualmente operan 3 almacenes de los 14, que tienen concebido como proyecto pensado construir.

El Centro Logístico Caucedo, también conocido como CLC ofrece a sus clientes la oportunidad de operar bajo modalidad de Zona Franca (siendo este un requisito primordial para estar dentro del centro) por la concesión que tiene el puerto como tal, también la facilidad de conexiones tanto nacionales, como internacionales para el trasbordo o tránsito de mercancías, ya sea por vía marítima en el mismo puerto o aérea por su cercanía al Aeropuerto Internacional Las Américas. Otra de esas facilidades que muestra el operar desde este centro para las empresas operadoras logísticas, es el hecho de poder manejarse bajo la sombrilla de la certificación OEA del Centro Logístico, lo que conviene para aquellas empresas operadoras logísticas que aún no cuentan con dicha habilitación.

El puerto Caucedo cuenta con una interconectividad de rutas con más de 200 destinos directos, manejan carga desde y hacia Europa y Asia en un 38% del manejo de sus importaciones, están trabajando actualmente carga "breakbulk", que es la carga de gran peso y tamaño que se maneja suelta para consumo local y para las Islas del Caribe y cuentan con una infraestructura portuaria que les permite recibir los Buques Post Panamá.

Dentro de los clientes del Centro Logístico Caucedo están Ikea, Diageo, Scania, Microtek, Cesar Iglesias, United Brands, Baxter, Michelin, Kimberly Clark y Rolex, entre otras y como Empresas Operadoras Logísticas se destacan:

- Sarton Caucedo
- YOBEL SCM
- BANSIN
- SPEEDSTER GLOBAL LOGISTICS
- CROWLEY LOGISTICS

Por otro lado, y aunque no como centro logístico, el Puerto Haina, mejor conocido como Haina International Terminal, ofrece los servicios y las facilidades que le brinda su posición estratégica en una zona industrializada y de cercanía a las principales carreteras, rodeado además de tantos operadores logísticos de experiencia, seguros y confiables que se encuentran localizados en el conocido corredor logístico de Haina.

Uno de los atractivos presentados por HIT en sus operaciones, además de la seguridad con la que opera este puerto, es la facilidad de operar todo tipo de carga en sus instalaciones, es un puerto que ha generado una cultura de seguridad por sus innovaciones en materia de sistemas de seguridad y certificaciones internacionales que le acreditan en esta materia y confiabilidad, como son C-TPAT, BASC, ISPS, BASC y OEA.

Por otro parte, las empresas habilitadas como Empresas Operadoras Logísticas, de acuerdo a los requerimientos establecidos por el decreto 262-15, y que a su vez operan como Depósitos fiscales y de reexportación son las siguientes:

- Almadela
- Almadom/Schad
- Caribetrans, S. A. S.
- ET Heinsen
- IS Services
- Mardom/Almatrans
- Speedster Global Logistics

Dentro de estas empresas listadas existen historias que se remontan a mucho tiempo atrás al referirse a agentes de carga tanto aérea, como marítima, agentes navieros y soluciones logísticas general. Conocer un poco de la evolución de estas será un referente para esta investigación.

- **CARIBETRANS, S. A. S.**, es una empresa establecida desde 1973, que inicio como agente de carga aérea y marítima, ha evolucionado con los tiempos y crece junto con un grupo de profesionales que la componen para brindar a sus clientes el abanico de servicios logísticos que le permiten ser altamente competitiva en el sector. Es una empresa que ofrece una diversidad de servicios logísticos que le permiten manejar tanto carga aérea, incluyendo el almacenaje de esta en los aeropuertos de Santo Domingo, Santiago, Punta Cana y Puerto Plata y el manejo de aeronaves en tierra, manejo de carga marítima desde cualquiera de los puertos del país, tanto FCL, como LCL, contenedores completos y carga proyecto y minería, entre otros. Sus servicios incluyen almacenes para carga seca y refrigerada. Hoy día muestra un crecimiento constante a la par de sus operaciones en su nueva localidad en la Zona Logística de Haina, donde pueden ofrecer todos los servicios logísticos que confiere el decreto 262-15, para las empresas operadoras logísticas y soluciones integradas de logística.

- **MARDOM/ALMATRANS**, es conocida por ser una empresa de más de 45 años de experiencia como agente naviero, servicios logísticos, manejo de carga aérea y marítima, agentes estibadores portuarios y servicios de refrigeración para la cadena de frío, servicios de transporte terrestre y distribución, venta y alquiler de contenedores, entre otros servicios.
- **ALMADOM/SCHAD**, establecida en República Dominicana en 1922, fue fundada como una agencia naviera y compañía estibadora en sus inicios, tienen operaciones en todos los puertos del país, ofreciendo una diversidad de servicios logísticos integrados, que van desde el transporte internacional hasta el manejo de inventarios, procesamiento de órdenes, despacho y entrega a sus clientes, incluyendo el cobro y depósito de la transacción a los clientes de sus clientes. Recientemente están abriendo oficinas en Jamaica, Curazao, Barbados, Trinidad y Tobago y Haití. Tienen actualmente la representación de DHL en varios países.
- **E.T. HEINSEN**, una empresa familiar, con más de 90 años en el mercado dominicano, fundada en marzo del 1924, dedicada en sus inicios al servicio de agentes navieros, estibadores y operaciones en terminales portuarias, manejo de carga aérea y marítima. Diversificaron sus servicios y ampliaron su cartera para ofrecer servicios logísticos integrados desde sus terminales privadas en el Puerto de Haina y Caucedo para mantenimiento y control de equipos, carga y almacenamiento de equipos.
Ofrecen servicios de manejo de carga en tránsito, agentes aduanales, consolidación de carga, transporte terrestre y almacenamiento general.

Todas las empresas mencionadas, representan grupos empresariales con muchos años en el sector de transporte internacional de mercancías, son referentes para otras empresas del sector y cuentan con el aval que le dan certificaciones de seguridad y sistemas de gestión como son: ISO 9001, BASC y OEA, las cuales representan operaciones con calidad, seguridad y confiabilidad en sus procesos.

La diversidad de opciones de servicios ofrecidos desde estas empresas, les colocan en un sitial importante ante sus clientes y se encuentra en ellos soluciones logísticas de todo tipo, customizadas a la solicitud del cliente.

Escoger el operador logístico adecuado puede no ser una tarea fácil, sin embargo, para seleccionar la empresa que se adapte a las necesidades de su empresa, será importante valorar el grado de especialización y el rubro que mejor maneje dicho operador, así, aunque todos se especializan en la cadena de abastecimiento y ofrecen una variedad de servicios logísticos, siempre habrá un área de especialización, mayor que otra.

Como se mencionó anteriormente, la contratación de un operador logístico regularmente conlleva una relación a largo plazo, por lo que constantes cambios, no son un detalle muy alentador para la actividad comercial general, lo correcto es hacer una valoración exhaustiva de sus requerimientos y los servicios ofrecidos por el operador logístico para poder hacer una valoración correcta de la misma.

2.5 Políticas públicas e iniciativas privadas para la facilitación del comercio y el desarrollo logístico del país.

El estado como principal propulsor de políticas e iniciativas que contribuyan al fortalecimiento y crecimiento de las exportaciones, como uno de los objetivos principales en la Estrategia Nacional de Desarrollo, ha demostrado un marcado interés en establecer a la República Dominicana como HUB de la región del Caribe y dentro de sus planes ha consolidado un sin número de propuestas, decretos y leyes que permitirán el fortalecimiento sostenido de su economía para crecer como cualquier otra de las de la región del caribe.

Es claro que el estado no puede trabajar solo, se necesita la participación activa del sector privado y es lo que estamos viendo hoy día, a través de la sinergia que demuestran las instituciones. Por ello y de acuerdo a los datos suministrados por el Banco Mundial, el desempeño logístico de la República Dominicana se marca en un crecimiento obvio al pasar de 2.38 en el 2007 a 2.63 en el 2016, y el hecho de que estamos en la posición 69 dentro de 160 países que figuran en el estudio.

Cabe destacar que varias Multinacionales han trasladado sus operaciones del Caribe hacia República Dominicana, ya mencionamos a Ikea, pero también está la Multinacional Total, una de las empresas de energía líder en el sector de combustibles y energía solar, que se estableció en el país en el 2016, con una inversión de unos siete mil millones y con una empleomanía de más de 1200 empleados directos, lo que demuestre confianza en la economía del país.

A esos pasos podemos citar las siguientes normas que buscan fomentar la inversión extranjera, la facilitación del comercio, la confianza en las instituciones y la regulación y el fortalecimiento de nuestra economía, a través de normas jurídicas aplicables:

- ✓ Ley No. 8-90 Sobre Fomento de las Zonas Francas: promulgada el 15 de enero del año 1990.
- ✓ Ley No. 84-99 Sobre Reactivación y Fomento de las Exportaciones: promulgada el 06 de agosto del año 1999.
- ✓ Ley No. 28-01 Sobre Desarrollo Fronterizo: promulgada el 01 de febrero del año 2001.
- ✓ Ley No. 56-07 que declara prioridad nacional los sectores textiles, confección y accesorio; Promulgada el 18 de abril del 2007.
- ✓ Ley No. 392-07 sobre Competitividad e Innovación Industrial: Promulgada el 04 de diciembre del 2007.
- ✓ Norma General No. 03-2007: promulgada el 09 de marzo del 2007
- ✓ El Decreto 262-15, que crea las bases para el establecimiento de los Centros y Empresas Operadoras Logísticas en República Dominicana.
- ✓ Ley 1-12, que establece la estrategia nacional de desarrollo.
- ✓ Decreto 431-17, que crea el Comité Nacional de Facilitación del Comercio (CNFC) encargado de coordinar la facilitación del comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC).
- ✓ Ley 456-73, que establece los Depósitos Fiscales

- ✓ Decreto 106-96 sobre Depósitos para la reexportación de mercancías.
- ✓ Decreto 284, sobre el Reglamento de los Almacenes Grales. De Depósito.
- ✓ Decreto 96-98, que reglamenta la operación de los Consolidadores de Carga.
- ✓ Decreto 48-99, que regula las operaciones de los depósitos de consolidación de cargas.

No solo el sector público se esfuerza por lograr un desempeño logístico competitivo, sino también el sector privado trabaja en las vías de aumentar la capacitación y la asistencia técnica en el área logística y así surgen varios proyectos y entidades asociadas al desarrollo logístico de la República Dominicana, dentro de ellas:

- **El Observatorio Nacional de Logística y Transporte de Carga de la República Dominicana (ONLT-RD)**, el cual surge como iniciativa público-privada con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo, el Ministerio de Economía Planificación y Desarrollo y la Universidad Intec, con esta iniciativa , nace a partir del proyecto MESOAMERICA que trabajo el BID para los países que componen la región, buscando llevar herramientas para que dichos países cumplan el tercer eje de su estrategia nacional de desarrollo, como lo es el sector logístico y de transporte. Esta entidad busca contribuir con herramientas como repositorio de documentos, indicadores e informes periódicos del sector y la parte educativa que permitirá conocer las capacitaciones que se ofrecen en el país sobre logística y transporte.
- **La Unidad coordinadora de Estudios Logísticos, Cadena de Abastecimiento y Operaciones (CESLOG-PUCMM)**, esta unidad

tiene como objetivo fortalecer la plataforma de conocimiento logístico en el país desde los estudios superiores en materia logística, la asistencia técnica, mesas de discusión e investigaciones de problemas que ocupan al sector, a través de su consejo integrado por diversas instituciones tanto públicas, dentro de las que se encuentra el Consejo Nacional de Competitividad, Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana, Consejo Nacional de zonas Francas, la Asociación de Centros y Operadores Logísticos, Zona Franca Multimodal Caucedo, entre otras.

- **HUB CAMARA SANTO DOMINGO**, desde el año 2015, se realiza esta feria o fórum conocido como HUB, es una iniciativa que busca concentrar en un solo lugar, tanto exportadores, como compradores que previamente son concertados por las misiones comerciales que se desplazan desde nuestro país. Allí se desarrolla una exposición comercial de pequeñas, medianas y grandes empresas, que buscan ofrecer sus productos, actualizar conocimiento y cerrar negocios comerciales a través de la demostración de sus carteras de productos. Es organizada por PRO Dominicana del Centro de Exportación e Importación de República Dominicana.
- **COMITÉ NACIONAL DE FACILITACION DE COMERCIO**: Es una coalición público-privada que se creó para implementar las disposiciones del Acuerdo de Facilitación de Comercio de la Organización Mundial de Comercio, a través del decreto 431-17, el pasado 04 de diciembre del 2017, dirigido por la Dirección General de Aduanas y con 18 organismos participantes, dentro de los cuales 8 corresponden a instituciones del Estado y otras 9 corresponden a Asociaciones del sector privado. Este organismo está llamado a trabajar en pos del crecimiento y desarrollo de los sectores productivos tanto de importaciones, como exportaciones y todo lo concerniente a la logística internacional y local de República

Dominicana. De este comité y el trabajo conjunto de varios de los ministerios de gobierno ha surgido incentivos a los exportadores a través del gobierno para impulsar las exportaciones a las Islas del Caribe y buscar que los operadores logísticos y empresas de transporte internacional de mercancías establezcan un flujo más dinámico de exportaciones a las islas para pequeñas y medianas empresas que no generan carga para un contenedor completo, si no que puedan entre varios enviar sus mercancías en embarques consolidados.

- **PRODOMINICANA:** Es una institución gubernamental que trabajará bajo la dirección del Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana, según decreto 275-17, buscara fortalecer la estrategia de promoción de las exportaciones y la atracción de inversión en el país, desarrollar actividades tendentes a la promoción del país, como se hace en otros países de la región para su promoción internacional y que el exportador y el inversionista, se puedan sentir acompañados por una institución específica y puedan aprovechar los programas de incentivos y a la vez las capacitaciones.

Sin dudas que a lo largo de esta investigación se pudo constatar que tanto en el sector público, como en el privado sector privado hay un compromiso y se tiene el interés de seguir hacia delante, de generar la confianza a nivel internacional de establecer a República Dominicana como una opción segura, expedita y confiable en el comercio internacional y más específicamente en ser la opción número uno de la región para establecerse como distribuidor regional de las grandes multinacionales del comercio y para ello se explotara una de sus mejores cartas de presentación, como lo es la economía de servicios en el renglón logístico.

CONCLUSIONES

República Dominicana se ha encaminado a trabajar en el crecimiento de su economía y replanteo su estrategia para hacer mejor uso de sus fortalezas basadas en la economía de servicios, considerada por esta investigación como uno de los más grandes soportes para República Dominicana.

Indudablemente República Dominicana debe trabajar en la reforma de la Ley General de Aduanas y la implementación de una ley especial en materia logística para llegar a ser valorado como el “HUB del Caribe” y ver un crecimiento sostenido de su economía, a través de los servicios logísticos brindados a través de las empresas operadoras logísticas.

De la misma forma necesita mantener la sinergia mostrada entre el sector público y privado, con el establecimiento de reglas claras y políticas públicas sostenidas en el tiempo para poder competir con los países de la Región del Caribe que buscan facilitar el comercio transfronterizo.

Los operadores logísticos se esfuerzan por mantenerse en el corredor del comercio internacional y manejar más de uno de los eslabones de la cadena de abastecimiento, brindando a sus clientes una diversidad de servicios que anteriormente contrataban por separado y lo han hecho diversificando sus servicios e integrando en ellos la modernización tecnológica, la eficiencia y la seguridad que requieren las operaciones del comercio internacional.

RECOMENDACIONES

Con esta investigación se plantearon los aspectos más relevantes y actualizados de la figura del operador logístico en República Dominicana, y dado los hallazgos encontrados, destacaremos los aspectos que sugieren que se pueden trabajar a futuro, dentro de los que se podría enfatizar en:

- ✓ La Dirección General de Aduanas debe proponer al Senado de la República, la actualización de la ley general de aduanas, principal eje de la facilitación del comercio transfronterizo, pues sin dudas que su modernización le sumara puntos al desarrollo logístico dominicano.
- ✓ Es necesario trabajar en un régimen jurídico especial para el sector logístico que contemple la diversidad de servicios que brinda el operador y como puede ver comprometida su responsabilidad.
- ✓ El Poder Ejecutivo debe esclarecer el objetivo principal del decreto y de la figura del operador logístico, para que solo puedan ser habilitadas las empresas relacionadas al transporte internacional de mercancía, no los importadores generales.
- ✓ El Poder Ejecutivo junto con la Dirección General de Aduanas debe trabajar para esclarecer si el criterio del Decreto 262-15, es establecer un nuevo régimen aduanero o no.
- ✓ Desde la Junta de Aviación Civil trabajar más en su conectividad aérea para que exista mejor conexión aérea dentro del Caribe y no tenga que ser en los vuelos de pasajeros.
- ✓ Desde las asociaciones, los grupos empresariales y las universidades trabajar en la capacitación del sector logístico, para que pueda diversificarse y ampliarse el porcentaje de personas con las aptitudes necesarias para desarrollarse en el sector.
- ✓ Desde el Poder Ejecutivo y el CEI-RD es importante trabajar en una promoción de la logística general desde República Dominicana, la

promoción de nuestros servicios logísticos y de las ventajas competitivas que nos caracterizan para ser un centro de distribución regional.

- ✓ Desde el Poder Ejecutivo mantener y establecer más incentivos para los exportadores y para las empresas operadoras logísticas de forma que puedan operar de
- ✓ Mantener la sinergia entre el sector público y privado para que puedan establecerse y trabajarse a largo plazo las estrategias para desarrollarnos como HUB del Caribe.
- ✓ Desde las Asociaciones que agrupan este sector, mantener evaluaciones y estadísticas constantes que permitan conocer la situación del sector y comparar con los datos internacionales.

BIBLIOGRAFIA

1. A., D. P. (2016). *Logística Internacional: Administración de operaciones de comercio internacional*. Distrito Federal, Mexico: Cengage Learning Editores, S. A. de CV.
2. Abad, P. G. (2013, Febrero). *iadb.org* . Recuperado de Observatorio Mesoamericano de Transporte de Carga y Logística : [https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/5834/Diagnóstico %20sobre%20el%20desempeño%20de%20los%20puertos%20y%20e studio%20de%20conectividad%20ortuaria%20en%20Belice%2c%20C entroamérica%20y%20la%20República%20Dominicana%20.pdf?sequ ence=2&isAllowed](https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/5834/Diagnóstico%20sobre%20el%20desempeño%20de%20los%20puertos%20y%20e%20studio%20de%20conectividad%20ortuaria%20en%20Belice%2c%20C%20entroamérica%20y%20la%20República%20Dominicana%20.pdf?sequence=2&isAllowed)
3. Agustín Montori Diez, C. E. (2015). *Manual de Transporte Marítimo* . Barcelona : Marge Books .
4. Anton, F. R. (2005). *Logística del transporte* . Barcelona : Ediciones UPC.
5. Bacca, A. F. (2014). Operadores logísticos de clase mundial: Marcha por un camino de excelencia . *Operadores logísticos de clase mundial: Marcha por un camino de excelencia* . Bogotá , Colombia : Universidad Militar Nueva Granada. Facultad de Ingeniería .
6. Bacca, A. F. (2014). *Operadores logísticos de clase mundial: Marcha por un camino de excelencia* . Retrieved from Unimilitar.edu.co : [http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/12556/1/Articulo%20 academico%20%20Andres%20Felipe%20Rojas%20G.pdf](http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/12556/1/Articulo%20academico%20%20Andres%20Felipe%20Rojas%20G.pdf)
7. Barbero, J. A. (2010, Notas técnicas IDB-TN-103). La Logística de cargas en América Latina y el Caribe: Una agenda para mejorar su

desempeño. Washington, DC , USA: Banco Interamericano de Desarrollo. Recuperado de <https://publications.iadb.org/handle/11319/6269>

8. Brosa, C. K. (2011, Octubre 5-7). *IDB Improving lives*. Recuperado de La Logística como factor de competitividad de las pymes en las Americas : <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/5089/La%20logística%20como%20factor%20de%20competitividad%20de%20las%20Pymes%20en%20las%20Américas.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
9. Desconocido. (2016, Agosto 25). *Zonalogistica.com* . Recuperado de Zonalogistica.com:<http://www.zonalogistica.com/articulos-especializados/que-es-un-operador-logistico/>
10. EFE. (2017, Agosto 25). El gobierno crea PRODOMINICANA para atraer la inversion extranjera al país. *Agencia EFE*. Recuperado de <https://www.efe.com/efe/america/economia/el-gobierno-crea-prodominicana-para-atraer-la-inversion-extranjera-directa-al-pais/20000011-3361813#>
11. Espinal, L. (2004). *El Manejo de las Reclamaciones Marítimas en República Dominicana*. Santo Domingo, D. N.: Editora Amigo del Hogar.
12. Frances, D. S. (2010). Concepto y evolucion de la funcion logistica . *Revista Innovar Journal* , 217-234.
13. Garcia, D. S. (2008). *Diccionario de logistica*. Barcelona : Marge Books.

14. Gonzalez, E. M. (2003). *Presente y futuro de los servicios logísticos en Andalucía* . Andalucía : Universidad de Sevilla. Secretariado de publicaciones .
15. Gonzalez, P. D. (2014). *Transporte y Logística Internacional* . Gran Canaria: Universidad de las Palmas de Gran Canaria .
16. Hernandez, F. (2001). *Investigación documental y comunicación científica* . Santo Domingo : Ediciones UAPA .
17. Hernandez, F. (2002). *Metodología de la investigación en Ciencias Sociales*. Santo Domingo: Ediciones UAPA .
18. Jaldon, J. A. (1997). El operador Logístico del transporte, OLT. *REVESCO, Revista de Estudios Cooperativos* , 40-46.
19. Javier Arturo Orjuela Castro, O. F. (2005). *Operadores y plataformas logísticas* . Recuperado de Redalyc.org: <http://www.redalyc.org/html/2570/257020406011/>
20. Latina, E. d. (2015). *Editorial. Logística. LA*. Recuperado de Los 4PL : Operadores Logísticos de Cuarto Nivel: <https://editorial.logistica.la/2015/04/05/4pl-hugo-osorio>
21. Leopoldo Montanez, I. G. (2015). *Guía Logística: Aspectos conceptuales y prácticos de la logística de cargas* . Banco Interamericano de Desarrollo .
22. Martinez, A. B. (2012). *La cadena de valor de los operadores logísticos en España: Un análisis empírico* . España : Lulu.
23. Mira, A. (2006). *Operadores Logísticos. Claves y perspectivas de los servicios de los operadores logísticos* . Barcelona : ICG Marge, SL.

24. Navascues, J. P. (2001). *Manual de Logística Integral* . Madrid : Diaz de Santos .
25. Poder Ejecutivo. (2015, Septiembre 03). Decreto Presidencial. *Decreto 262-15 Reglamento de los Centros logísticos y de las Operaciones de las empresas operadoras logísticas*. Santo Domingo, Distrito Nacional, Republica Dominicana.
26. R., A. C. (2009). *Manual de la gestión logística del transporte y la distribución de mercancías* . Barranquilla : Ediciones Uninorte .
27. Senado de la República Dominicana . (n.d.). Anteproyecto Ley General de Aduanas de la República Dominicana . *Anteproyecto Ley General de Aduanas de la República Dominicana* . Santo Domingo , Distrito Nacional , República Dominicana .
28. Senado de la Republica Dominicana. (2014). Anteproyecto de ley de Código Marítimo. *Anteproyecto de ley de Código Marítimo*. Santo Domingo, Distrito Nacional, República Dominicana.
29. Solis, A. C. (2014). *Logística de la A a la Z* . Peru : Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Peru .
30. Tejero, J. J. (2015). *El transporte de mercancías, enfoque logístico de la distribución*. Madrid: Esic Editorial.
31. Begines, J. L. (2012). *El concepto de porteador efectivo en el Derecho uniforme del transporte* . Madrid: Marcial Pons .
32. Canovas, A. C. (2011). *Transporte Internacional de Mercancías* . Madrid : Instituto Español de Comercio Exterior .

33. Castillo, N. L. (1999, Marzo). *Codigo Civil y Compendio de Legislacion Complementaria . Codigo Civil y Compendio de Legislacion Complementaria* . Santo Domingo , Distrito Nacional , Rep. Dom. : Nelson L. Soto Castillo .
34. Delgado, J. P. (2016). *El periodo de responsabilidad del porteador en el transporte maritimo de mercancías* . Madrid : Marcial Pons .
35. Garcia, J. L. (2012). *Curso de Derecho Maritimo Internacional* . Madrid : Marcial Pons .
36. Mercado . (2016). Transporte, un motor para la competitividad (Suplemento Especial). *Revista Mercado* , 124-152.
37. Poder Ejecutivo . (2017 , Diciembre 11). *Decreto 431-17, Crea el Consejo Nacional de Facilitacion de Comercio* . Recuperado de Consultoria Juridica Poder Ejecutivo : <http://www.consultoria.gov.do/News/NewsConsult/5338>
38. Rosales, N. H. (2008, Diciembre 01). *Hacia un Derecho de la logistica en Mexico*. Recuperado de https://repositorio.itesm.mx/bitstream/handle/11285/572910/DocsTec_6859.pdf;jsessionid=54FA1F431BCFEBBA14DC9692F52054C9?sequence=1

ANEXOS:

Anexo #1 Anteproyecto del trabajo para optar por el título de: Maestría en Derecho Marítimo.

Anexo #2 Decreto 262-15 que establece los Centros Logísticos y Empresas Operadoras Logísticas.

Anexo #3 Entrevistas a:

- ✓ Entrevista al Sr. Salvador Figueroa, Presidente de la Asociación Dominicana de Centros y Operadores Logísticos
- ✓ Entrevista al Sr. Ramón Badia, Director Comercial de DP World Caucedo
- ✓ Entrevista al Sr. Alexander Schad, Vicepresidente ASOLOGIC, Vicepresidente ADACAM y Vicepresidente Ejecutivo Frederic Schad

Anexo #4 Decreto 106-96 Que establece el reglamento de los Depósitos para la reexportación de mercancías

Anexo #5 Reglamento No. 96-98 que establece la autorización para operar como Agente Internacional de Carga y Consolidador

Anexo #6 Artículo Diario Libre: Aduanas destaca pasos de Centros Logísticos. Dic. 27-2017

ANEXO 1



Decanato de Posgrado

**Anteproyecto del trabajo para optar por el título de:
Maestría en Derecho Marítimo**

**EL OPERADOR LOGISTICO: SITUACION ACTUAL Y PERSPECTIVA EN
LA REPÚBLICA DOMINICANA”
(2015-2018)**

Postulante:

Lic. Gleny M. Bido Acosta

Matricula: 2016-1558

Asesor:

Msc. Damarys Vicente de la Riva

Santo Domingo, Distrito Nacional

República Dominicana

Marzo 02, 2018

INTRODUCCIÓN

La ampliación del canal de Panamá, ha llevado a que los países de Centroamérica y el Caribe se proyecten con una tendencia más activa para ofrecer sus mercados logísticos en la ruta marítima, esto junto con la globalización ha llevado a República Dominicana, al igual que a muchos otros países, a visualizarse y venderse al mundo como un país de múltiples beneficios para la ubicación de los almacenes de grandes empresas que por la ubicación geográfica en la que nos encontramos les represente eficiencia, agregue valor y desvincule de los procesos logísticos de su cadena de suministro.

A la vez también que significa un paso importante en la ruta del transporte internacional de mercancías para las grandes líneas navieras del mundo que deseen transitar desde América del sur con destino a Asia o aquellas rutas que van desde el Pacífico hasta el Este de los Estados Unidos. Desde esa perspectiva República Dominicana se vislumbra para convertirse en un HUB de las Américas.

La excelente ubicación geográfica de República Dominicana y la buena infraestructura de transporte internacional de mercancías por los distintos puertos y aeropuertos ubican al país en el panorama internacional como una opción segura y confiable para los inversionistas extranjeros a la hora de contar con un proveedor de servicios logístico para sus productos.

Hay mucho trabajo por hacer aún, pero los esfuerzos y panorama se encaminan hacia esa realidad en la que República Dominicana pueda establecerse como uno de los centros logísticos de calidad para las grandes cadenas de venta y detalle del comercio mundial.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La República Dominicana goza de una ubicación geográfica privilegiada y ventajosa frente a los demás países de la región, que la obligan a enmarcarse en la sintonía de la globalización de estos tiempos, donde el comercio internacional se ve liderado por la conectividad del comercio exterior, la facilitación del comercio mismo, el alto nivel de competitividad de los exportadores para lograr la conjunción de operaciones seguras, lícitas y de alta calidad que demanda el comercio hoy día.

En la actualidad las necesidades del mercado han llevado a que las empresas productoras y manufactureras tercericen o subcontraten gran parte de sus procesos y se concentren en su objetivo primordial que es la manufactura del producto; es de esta tercerización y especialización de los procesos logísticos de donde surge la figura del operador logístico, cerca de los finales de los años 70, cuando se les conocía a aquellas empresas como “Empresas de transporte, almacenaje y distribución física”.

En ese mismo orden se habla de que, desde los inicios de la humanidad misma, el hombre trae consigo los procesos logísticos al tener que llevar y traer consigo alimentos, bebidas y cobijo, cuando tenía que moverse de un lugar a otro para sobrevivir a las condiciones climatológicas.

República Dominicana no se ha quedado atrás y con la visión de seguir cumpliendo con los acuerdos internacionales de los cuales formamos parte, como son el Convenio Internacional para la simplificación y armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto), el Tratado de libre comercio entre RD y Centroamérica y los Estados Unidos de América (DR-CAFTA), se promulga un decreto, que constituye el marco de referencia e instrumento legal por el cual se rigen los Operadores Logísticos en el país.

Desde el año 2015, República Dominicana cuenta con el Decreto 262-15, que establece las bases sobre las cuales se reglamenta el funcionamiento, características, obligaciones y habilitación tanto de los operadores logísticos, como de los centros logísticos.

Partiendo del hecho de tener dicho marco regulatorio, es importante conocer el nivel actual de desarrollo en República Dominicana en materia de centros logísticos y si el solo hecho de contar con un decreto se puede decir que existe legislación apropiada. Valorando esta situación, se realizan las interrogantes siguientes:

¿Cuál es la evolución del operador logístico en República Dominicana desde la promulgación del decreto 262-15?

¿Cuál es la situación actual del operador logístico en República Dominicana y cuántas empresas certificadas y operando existen?

¿Por qué se hace necesaria la promulgación de una ley o reglamento que establezca los criterios de los servicios logísticos y el perfil del operador logístico?

OBJETIVO GENERAL Y ESPECÍFICOS DE LA INVESTIGACION

OBJETIVO GENERAL:

*Analizar la situación actual y perspectiva a futuro del operador logístico en República Dominicana a la luz de su marco legal y de la infraestructura existente.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

*Evaluar la evolución del operador logístico en República Dominicana y su inmersión en el comercio internacional.

*Valorar el desempeño del sector logístico desde una sinergia entre el gobierno sector privado.

*Analizar los avances de empresas que han evolucionado desde agentes de carga y transporte internacional de mercancías a operadores logísticos en la actualidad.

*Identificar las tendencias que se proyectan para el desarrollo del sector logístico en República Dominicana en base a la situación actual y a los contratos que se ejecutan entre las partes contratantes.

JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Justificación teórica

La globalización y la eminente competencia del mercado de hoy día, lleva a que las empresas se encarguen y enfaticen más en aquellas cosas que verdaderamente conocen y les agrega valor a sus productos y centren en la tercerización de lo que no conocen muy bien y también les agrega valor, así la figura a identificar en esta investigación es el operador logístico, la cual como figura parte del crecimiento económico y social en República Dominicana es digna de estudio, pues con ella, como ya hemos venido mencionando se engrosa el PIB del país, se aporta al comercio internacional de mercancías y al crecimiento económico de las economías más pequeñas, como lo es la economía familiar. República Dominicana se dibuja en el posicionamiento a nivel mundial.

Se hace preciso conocer las virtudes de este sector multimodal, que se enmarca y fundamenta en la pretensión de ubicar a República Dominicana en un HUB de las Américas y vender al mundo que puede ofrecer las características más bondadosas del operador logístico del Caribe por su posición, por su bien referida estructura portuaria y de transporte general.

A través de esta investigación se delimitará la figura, establecer sus avances y aportes a la economía Dominicana y los retos a los que se enfrenta si quiere ser vista como el mejor centro logístico del Caribe.

Justificación metodológica

En esta investigación se utilizarán los datos existentes de investigaciones anteriores, datos y estadísticas de la Dirección General de Aduanas, de la Asociación Dominicana de Centros Logísticos y los datos estadísticos

presentados en el 2015, por el Banco Interamericano de Desarrollo en su Trabajo de Investigación denominado “Guía Logística”..

Se contribuirá a actualizar los parámetros establecidos para la certificación de los operadores logísticos y las condiciones bajo las cuales hoy día opera esta figura y con ello demostrar la necesidad de tener un reglamento que sea de aplicación y de conocimiento de todo el sector, con el fin de establecer el perfil y las características del operador logístico en República Dominicana.

Justificación práctica

De acuerdo al portal de la Dirección General de Aduanas (DGA), se establece que la recaudación de este año a través del régimen logístico, sobrepasa los RD\$1,212 MM, en solo 11 meses, estableciendo esto una recaudación record por ese concepto desde que se integraron nuevas políticas estratégicas para los centros logísticos en el trimestre enero-marzo del 2017.

El panorama a futuro de la DGA es que las recaudaciones aumenten y se consoliden debido a la creciente sinergia entre las Autoridades de Aduanas y el sector privado en lo que podemos llamar una “unión estratégica” que se amplía gracias a los avances de las herramientas tecnológicas que se han implementado y que se persigue agilicen todos los procesos del sector logístico.

Con esta investigación se pretende observar el camino recorrido, sus avances, perspectiva, retos y consecuencias comerciales del desarrollo y establecimiento de los Centros y operadores logísticos en el país, para contribuir con las recomendaciones al desarrollo del sector.

MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

Dentro de las referencias de la evolución histórica de la logística se encuentra la referida por el Periodista Andrés Mira Domenech, CEO de la Revista Operadores Logísticos, quien describe que:

Los orígenes de la logística se encuentran en los primeros grupos humanos, cuando las familias o los individuos guardaban sus alimentos durante un determinado periodo del año en cuevas, con la finalidad de poder disponer de ellos durante el invierno, en un claro intento de gestión de las existencias. Desde entonces el desarrollo de la logística ha avanzado en paralelo con el de la humanidad, y desempeñó un papel decisivo al aplicarse en muchos avatares y situaciones críticas de la historia. A lo largo de la historia de la humanidad, las guerras se han ganado y se han perdido por la fuerza y la capacidad de la logística..., o por la falta de ella. (Mira, 2006. Pág. 24)

Hay que mencionar además, aquellos escritos que hablan de una logística militar impresionante en la Primera Guerra Mundial y con mayor connotación a la Segunda Guerra Mundial en la invasión a Europa, donde se habla de la más compleja operación logística de la época.

De igual modo se menciona el caso de Estados Unidos en la guerra del Golfo que también sorprendió al mundo haciendo uso de una extraordinaria labor logística, al tener que trasladar personal militar, municiones, alimentos, armas y demás para prepararse para una guerra del otro lado del mundo en un corto tiempo y a tan largas distancias, ya representa un gran reto.

Ha transcurrido mucho tiempo para que las empresas entiendan el impacto y el valor que tiene la logística para el desarrollo y la competitividad frente a sus clientes, es así como han pasado décadas en una constante evolución en donde en principio se hablaba de productividad, luego de calidad y

finalmente de servicio al cliente para finales de los años 90, por dicha razón, hoy día se habla de logística global y de internacionalización de la logística, hoy las empresas necesitan tener pleno manejo a distancia de su distribución, abastecimiento y de su producción.

Otro rasgo importante de esa evolución la refleja el concepto dado por muchos autores a la logística, uno de ellos, el autor del Manual de Logística Integral, Jordi Paus, cuando expresa que: "El concepto de logística da a los negocios reglas que permiten a la dirección seguir, valorar, priorizar y controlar todos los distintos elementos de aprovisionamiento y distribución que inciden en la satisfacción del cliente, en los costes y beneficios". (Jordi Pau Cos y Ricardo de Navascues. Manual de Logística Integral. Editora Díaz de Santos. 2001)

Por otra parte Gutiérrez & Prida en 1998, agregaban al concepto de logística la definición dada por el CML (Council of Logistics Management) en 1985, al definir la logística como: "El proceso de planificar, llevar a cabo y controlar, de una forma eficiente, el flujo de materias primas, inventarios en curso, productos terminados, servicios e información relacionada, desde el punto de origen al punto de consumo (incluyendo los movimientos internos y externos y las operaciones de importación y exportación), con el fin de satisfacer las necesidades del cliente". (CML, 1985; citado en Gutiérrez & Prida, 1998, p. 17)

Por lo antes expuesto, vemos que la logística supone una relación estrecha con el proveedor que suporta la materia prima y con el cliente final a quien le envían los productos fabricados. Esa relación tripartita necesita una conexión y la brinda el operador logístico, ya no visto como un simple suplidor de espacio para el almacenaje, sino con un conocimiento amplio de la materia logística general, como lo veremos durante el desarrollo de esta investigación.

La diferenciación entre las empresas de simple almacenaje y transporte y el operador logístico que conocemos hoy día es el valor agregado que le da al operador logístico el manejo de la información y el “know how” de la operación misma, frente a un servicio de simple almacenaje.

El operador logístico se hará cargo de forma especializada y con vasta experiencia de gestionar la mayor parte de las actividades logísticas, sino de todas las actividades logísticas de la cadena de suministro de sus clientes. El mismo hecho de que el operador logístico se encargue de los movimientos, traslados de mercancía y almacenaje de forma eficiente de toda la cadena de suministro de sus clientes, su ubicación geográfica jugara un papel sumamente importante para el desarrollo exitoso de la misma.

En República Dominicana la promulgación del Decreto 262-15, en fecha tres (03) septiembre del año 2015, creó el marco legal de los operadores logísticos y centros logísticos, en dicho decreto se crearon las bases para el establecimiento organizado de esta figura que llevaría consigo un nuevo régimen aduanero, como lo es el **Régimen de Depósito Logístico** y más importante aún trae consigo todo un giro al comercio internacional y una importante reducción de costos para las industrias en general y la creación de miles de empleos en el sector logístico.

Con el solo hecho de la promulgación de dicho decreto y la futura creación de las reglas sobre las cuales se sustentan un operador logístico. Sin lugar a dudas, el país necesitaba avanzar con los tiempos y la globalización, reconociendo que ya contamos con varios puntos a favor como son nuestra infraestructura portuaria bien definida y equipada, la demanda interna de productos, la conectividad de nuestras rutas marítimas y la ubicación geográfica que tanto hemos mencionado.

Esta herramienta exige a los Centros Logísticos y empresas Operadoras Logísticas establecerse, mantener, construir y conservar una infraestructura adecuada para el funcionamiento, con una autorización de operación y un tiempo determinado para operar y sus obligaciones.

Los beneficios de este decreto llevan a que empresas que ya se manejaban en el país como empresas de transporte internacional de mercancías y almacenes de depósito tanto fiscales, como almacén general, evolucionaran y se preocuparan por participar más allá en la cadena de suministro de sus clientes del sector de manufacturas, productos terminados, etc.

Y se coloca a República Dominicana en la mira de empresas multinacionales que pueden operar todo su inventario para la venta a los consumidores locales y la distribución hacia cualquier otro país.

MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

En esta investigación se utilizan términos y conceptos que se definirán para mejor comprensión y uso en el transcurso de la misma y se hará partiendo de la definición que el mismo decreto nos brinda del operador logístico y de todos los actores del proceso logístico, a seguir:

Autoridades: El conjunto de instituciones gubernamentales que se instalaran en el Centro Logístico y que se encargan del control aduanero, tributario, sanitario, fitosanitario, de seguridad y cualquier otro que se deba ejercer sobre las mercancías que salen o ingresan a los centros logísticos. (Decreto 262-15, promulgado el 03 Septiembre del 2015, por el Poder Ejecutivo de la República Dominicana)

DGA: Dirección General de Aduanas de la Republica Dominicana.

Centro Logístico: Área ubicada en la zona primaria aduanera o su extensión en el interior de la cual se realizan, por parte de la empresa operadora logística, todas las actividades relativas al transporte de mercancías, tanto para el mercado nacional, como para el mercado internacional. En las instalaciones de dicho centro deberán existir áreas de inspección de las mercancías que se vayan a nacionalizar en las instalaciones de dicho centro logístico. (Decreto 262-15, promulgado el 03 Septiembre del 2015, por el Poder Ejecutivo de la República Dominicana)

Consignatario: Es la persona física o jurídica a quien está dirigida la mercancía en el BL o el conocimiento de embarque mismo, pudiendo ser el del Centro Logístico.

Consolidador de carga: Es un operador de carga que gestiona el transporte internacional de cargas, de distintos clientes bajo un mismo BL y bajo su responsabilidad para varios consignatarios.

Declaración aduanera: Esta constituye la manifestación de la voluntad mediante la cual el consignatario, importador, exportador, o sus representantes someten la mercancía a un régimen aduanero para su despacho, y en la que se suministran los detalles que la aduana requiere para la aplicación del régimen seleccionado. (Decreto 262-15, promulgado el 03 Septiembre del 2015, por el Poder Ejecutivo de la República Dominicana)

DOL: Es el documento de operador logístico bajo el cual se registran los movimientos de las mercancías destinadas a depósitos logísticos.

Embarcador: Es la persona física o jurídica que por sí misma como dueña de la mercancía o por solicitud de otro realiza un contrato de transporte para embarcar dicha mercancía.

Empresa Operadora de Centro Logístico: Es la persona jurídica, constituida bajo cualesquiera de las formas societarias establecidas en la legislación de sociedades, debidamente autorizada por la Dirección General de Aduanas, la que tendrá a su cargo proyectar, construir, conservar, explotar y promocionar por ella misma o a través de terceras personas, el centro logístico y en particular suministrar las infraestructura y equipamiento comprendidos en la misma, así como los servicios que puedan instalarse o desarrollarse en dichas infraestructuras y equipamientos. (Decreto 262-15, promulgado el 03 Septiembre del 2015, por el Poder Ejecutivo de la República Dominicana)

Empresas Operadoras Logísticas: Son aquellas empresas autorizadas por la DGA para operar como tales dentro de un Centro Logístico, y, suministrar a terceros o a sí mismos los siguientes servicios: almacenaje; administración de inventarios; clasificación, consolidación; des-consolidación y distribución de cargas; empaque, re-empaque, etiquetaje, re-etiquetaje, embalaje, re-embalaje y fraccionamiento de productos; refrigeración, reexportación, separación, transportación; así como, cualquier otra actividad propia de la logística que contribuya a facilitar la competitividad de las empresas y que haya sido autorizada previamente por la DGA. (Decreto 262-15, promulgado el 03 Septiembre del 2015, por el Poder Ejecutivo de la República Dominicana)

HUB: Es considerado como un centro de distribución o infraestructura logística con conectividad estratégica para la utilización de varios medios de transporte.

Logística: La parte del proceso de la cadena de suministro que planifica, implementa y controla eficientemente el flujo y almacenaje de bienes, servicios e información relacionada entre el punto de origen y el punto de

consumo con el propósito de satisfacer los requerimientos del cliente. (Pierre A. David, 2015)

Medio de Transporte Internacional: Cualquier nave marítima, aeronave, vagón de ferrocarril o vehículo de transporte terrestre, incluidos los remolques y semirremolques cuando están incorporados a un tractor de carretera o a cualquier medio que le dé locomoción. (Decreto 262-15, promulgado el 03 Septiembre del 2015, por el Poder Ejecutivo de la República Dominicana)

Mercancía Nacionalizada: Mercancía proveniente del extranjero en libre circulación en el mercado nacional, cuyos impuestos y los derechos aduaneros han sido pagados.

Proceso(s) Mínimo(s): Para los fines del presente Reglamento, se consideran procesos u operaciones mínimas o insuficientes, y por tanto no son considerados como procesos de manufactura, las siguientes operaciones: a) operaciones necesarias para la preservación de las mercancías durante el transporte o almacenamiento (tales como aireación, ventilación, secado, refrigeración, congelación); b) embalaje; c) etiquetado; d) empacado; e) envasado, desenvasado y reenvasado; f) montaje; g) repintado o adhesión de marcas, h) simple reunión para constituir una mercancía completa, i) formación de juego o surtido de mercancías, o agrupación en paquetes; j) pelado, descascarado o desconchado, deshuesado, estrujado o exprimido; k) eliminación de polvo o de partes averiadas o dañadas, aplicación de aceite, pintura contra el óxido o recubrimiento protectores; l) fraccionamiento, empaque o re-empaque, siempre que no implique un cambio de clasificación arancelaria; m) dilución con agua o en cualquier otra solución acuosa; ionización y salazón; y n) la simple mezcla. (Decreto 262-15, promulgado el 03 Septiembre del 2015, por el Poder Ejecutivo de la República Dominicana)

Régimen de Depósito Logístico: Es el régimen aduanero que le concede a las mercancías un régimen suspensivo de pago de impuestos por el plazo previsto por el decreto, en medio de este los operadores logísticos podrán declararlas a reexportación, consumo, o cualquier otro régimen aduanero, y a una o varias de las operaciones establecidas las empresas operadoras logísticas.

Tránsito aduanero interno: Es la situación en la que se encuentran las mercancías, cuando salen del Centro Logístico a un Depósito Logístico ubicado en una jurisdicción diferente a la del Centro Logístico, o a una Terminal Internacional de Carga localizada en una jurisdicción diferente a la de ubicación del Centro Logístico. (Decreto 262-15, promulgado el 03 Septiembre del 2015, por el Poder Ejecutivo de la República Dominicana)

Transporte Multimodal: Es el traslado de mercancías por un porteador de transporte multimodal desde un punto A de un país hacia un punto B ubicado en otro país utilizando más de un medio de transporte para ello.

Zona Primaria Aduanera: Es el espacio o demarcación del territorio aduanero habilitado mediante autorización de la DGA para la ejecución de operaciones aduaneras o afectadas al control de las mismas, en la que rigen normas especiales para el movimiento y disposición de mercancías. (Decreto 262-15, promulgado el 03 Septiembre del 2015, por el Poder Ejecutivo de la República Dominicana)

MARCO ESPACIAL

La población de interés para este trabajo será la industria del sector transporte internacional de mercancías, específicamente Centros Logísticos, Almacenes de Deposito carga general e Instalaciones Portuarias dentro de la Ciudad Santo Domingo y Caucedo, Republica Dominicana.

Se centraran en el espacio dentro de la República Dominicana.

Se realizaran visitas a empresas del sector logístico, cuyo ámbito de trabajo cubra el almacenamiento de carga general, seca, zona franca, farmacéutica, entre otras, que nos permitan realizar ciertas preguntas de todo el proceso logístico que se lleva a cabo en sus instalaciones y conocer con ello como se recibe una importación y los pasos para una exportación de producto terminado.

MARCO TEMPORAL

Esta investigación dado la fuente primaria, el Decreto 262-15, promulgada por el Poder Ejecutivo en Septiembre del año 2015, se fundamentara en los datos estadísticos a partir de su promulgación y hasta la actualidad (2015-2018), aunque maneja también datos de la evolución del operador logístico que corresponde a periodos anteriores.

Las entrevistas al sector logístico podrían también manejar fechas anteriores, con lo que busca presentar como ha sido el comportamiento económico-social de esta agente del proceso de la cadena de suministro.

ASPECTOS METODOLOGICOS DE LA INVESTIGACION

Los tipos de investigación

Para llevar a cabo esta investigación se han utilizado varios tipos de investigación y partirá de los datos generales de la evolución del operador logístico a nivel internacional, para luego llegar a lo particular del tema en República Dominicana a través de bibliografía local, datos estadísticos, entrevistas a fuentes primarias, como lo es la Dirección General de Aduanas, la Asociación de Operadores y Centros Logísticos, empresas del sector, etc.

Descriptivo: Al utilizar las estadísticas de la Dirección General de Aduanas y el Banco Interamericano de Desarrollo se podrá comparar con los datos de otros países de la región.

Explicativo: Permitirá analizar las luces y sombras desde la promulgación del Decreto a la fecha, también buscará presentar los avances y los retos que todavía existen como nación.

Los métodos de investigación serán:

Método deductivo, el tema a tratar obliga a iniciar esta investigación con un método que permita conocer el marco general y punto de partida del tema y por ende lleve a la particularidad del operador logístico, al utilizar el marco referencial se desarrollaran los términos que mostraran los objetivos específicos.

Método analítico; los datos estadísticos arrojaran informaciones fehacientes del crecimiento de este sector de la economía nacional, permitirá ver el aporte al PIB y manejar cifras aproximadas de importaciones y exportaciones bajo el régimen de depósito logístico.

Las técnicas de investigación:

Análisis de datos históricos elaborados por la DGA, desde allí partiremos al análisis y comparación de la figura y sus aportes al PIB, desde la promulgación del decreto en el año 2015.

Los datos de los organismos internacionales reconocidos De igual modo con las estadísticas presentadas por el Banco Interamericano de Desarrollo y los datos manejados y publicados por el Banco Mundial.

Consulta a expertos y entrevistas a la Gerencia de Operaciones Logísticas de la DGA, al presidente de la Asociación Dominicana de Centros Y Operadores Logísticos, al Vicepresidente de una empresa Operador Logístico para tener los datos y las impresiones de los expertos de este sector.

Las fuentes documentales

Fuentes primarias; Las fuentes primarias serán los datos obtenidos de las estadísticas primero de la DGA (Dirección General de Aduanas), informes técnicos del Banco Interamericano de Desarrollo y del Banco Mundial. También las obtenidas a través de la Asociación de Operadores y Centros Logísticos, del mismo decreto que instituye la figura en República Dominicana de libros y de otros medios que han abordado este tema.

Fuentes secundarias; Se consultaran artículos periodísticos y de investigación del tema, trabajos de tesis presentados anteriormente y otros medios de consulta que arrojen información pertinente, veraz y eficaz del tema.

ESQUEMA PRELIMINAR

RESUMEN

DEDICATORIAS

AGRADECIMIENTOS

INTRODUCCION

CAPITULO I: Generalidades del Operador logístico.

Tema 1.1 Evolución de la logística a nivel mundial y sus fundamentos

1.2 Conceptualizaciones de operador Logístico

1.3 El contrato de servicios logísticos.

1.3.1 Diversidad de operaciones logísticas.

1.3.2 Diferenciación dentro del operador logístico

1.4 Trascendencia económica de los servicios logísticos.

1.5 El operador logístico en República Dominicana.

1.5.1 Marco regulatorio actual

1.6 Anteproyectos de leyes que referencian al operador logístico

CAPITULO II Operador logístico Dominicano: Tendencia y proyecciones.

2.1 Distintos regímenes jurídicos y subcontratación de servicios en la logística en República Dominicana.

2.1.1 Convenios aplicados de acuerdo al modo de transporte

2.1.2 Regímenes jurídicos locales aplicables a la operación logística

2.1.3 Reclamaciones en la operación logística

2.2 La póliza de seguro para la actividad logística.

2.3 Estadísticas del sector logístico: Flujo de importaciones y exportaciones desde y hacia una empresa operadora logística

2.4 Evolución y diversificación de las empresas operadoras logísticas dominicanas.

2.5 Políticas públicas e iniciativas privadas para la facilitación del comercio y el desarrollo logístico del país.

CONCLUSIONES

RECOMENDACIONES

BIBLIOGRAFIA

ANEXOS

BIBLIOGRAFIA

Agustin Montori Diez, C. E. (2015). *Manual de Transporte Maritimo* . Barcelona : Marge Books .

Bacca, A. F. (2014). Operadores logísticos de clase mundial: Marcha por un camino de excelencia . *Operadores logísticos de clase mundial: Marcha por un camino de excelencia* . Bogota , Colombia : Universidad Militar Nueva Granada. Facultad de Ingeniería .

Desconocido. (2016, Agosto 25). *Zonalogistica.com* . Retrieved from Zonalogistica.com : <http://www.zonalogistica.com/articulos-especializados/que-es-un-operador-logistico/>

Frances, D. S. (2010). Concepto y evolución de la función logística . *Revista Innovar Journal* , 217-234.

Gonzalez, E. M. (2003). *Presente y futuro de los servicios logísticos en Andalucía* . Andalucía : Universidad de Sevilla. Secretariado de publicaciones .

Hernandez, F. (2001). *Investigación documental y comunicación científica* . Santo Domingo : Ediciones UAPA .

Hernandez, F. (2002). *Metodología de la investigación en Ciencias Sociales*. Santo Domingo: Ediciones UAPA .

Jaldon, J. A. (1997). El operador Logístico del transporte, OLT. *REVESCO, Revista de Estudios Cooperativos* , 40-46.

Leopoldo Montanez, I. G. (2015). *Guía Logística: Aspectos conceptuales y prácticos de la logística de cargas* . Banco Interamericano de Desarrollo .

Martínez, A. B. (2012). *La cadena de valor de los operadores logísticos en España: Un análisis empírico* . España : Lulu.

Mira, A. (2006). *Operadores Logísticos. Claves y perspectivas de los servicios de los operadores logísticos* . Barcelona : ICG Marge, SL.

Navascués, J. P. (2001). *Manual de Logística Integral* . Madrid : Díaz de Santos .

Poder Ejecutivo . (03 de Septiembre de 2015). Decreto 262-15. *Decreto 262-15 Sobre Centros Logísticos y Empresas Operadoras Logísticas* . Santo Domingo, Distrito Nacional , República Dominicana : Presidencia de la República Dominicana .

Poder Ejecutivo . (2015, Septiembre 03). Decreto Presidencial . *Decreto 262-15*. Santo Domingo , Distrito Nacional , Republica Dominicana .

Solis, A. C. (2014). *Logística de la A a la Z* . Peru : Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú .

ANEXO 2



Danilo Medina
Presidente de la República Dominicana

Número: 262-15

CONSIDERANDO: Que la República Dominicana está localizada en una posición geográfica privilegiada que facilita una excelente conectividad con los demás países del hemisferio, lo que le otorga ventajas competitivas y estratégicas para desarrollar Centros Logísticos;

CONSIDERANDO: Que los Centros Logísticos constituyen una tendencia mundial para facilitar el comercio internacional y reducir costos en la cadena logística de suministros;

CONSIDERANDO: Que la creación y el desarrollo de facilidades logísticas pueden derivar en una importante reducción en los costos de los fletes marítimos, dado que generan un incremento en la frecuencia del uso de los medios de transporte;

CONSIDERANDO: Que los Centros Logísticos están llamados a reducir costos de inventarios, aumentar la cantidad y la diversidad de bienes e insumos disponibles para el mercado local, y posibilitan un mejor escenario para el abastecimiento oportuno, en beneficio del sector industrial, comercial y consumidor en general;

CONSIDERANDO: Que todo lo anterior permite elevar el nivel de competitividad de los exportadores nacionales y, por tanto, es obligación del Estado crear las condiciones necesarias para el pronto desarrollo de las actividades logísticas ligadas a los Centros Logísticos;

CONSIDERANDO: Que los Centros Logísticos constituyen también una fuente para la generación de empleos directos e incremento de los ingresos del Estado como consecuencia de un aumento en el flujo de comercio;

CONSIDERANDO: Que en adición a la localización geográfica de los Centros Logísticos, el éxito de los mismos no solo depende de los costos de instalación y desarrollo asociados, sino también del uso de procedimientos aduaneros simplificados, basados en las mejores prácticas internacionales;

CONSIDERANDO: Que en la medida en que los operadores económicos involucrados en la cadena logística internacional ofrezcan a las Administraciones de Aduanas un nivel elevado de garantías en materia de seguridad, incluyendo su certificación como Operadores Económicos Autorizados (OEA), podrán beneficiarse de procedimientos aduaneros simplificados, tales como los que estimula la Convención Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto), del cual República Dominicana es parte;

CONSIDERANDO: Que el país dispone de infraestructuras apropiadas para el desarrollo de Centros Logísticos y cuenta con los actores económicos que podrán sacar el máximo provecho a aquellas;

CONSIDERANDO: Que, para el logro de tales objetivos, se hace necesario que el Estado Dominicano establezca una norma clara, que viabilice las operaciones y los servicios de los Centros Logísticos, ajustada a las mejores prácticas internacionales, y que promueva la inversión local y extranjera;



Danilo Medina
Presidente de la República Dominicana

CONSIDERANDO: Que es responsabilidad de las autoridades aduaneras nacionales reglamentar, viabilizar y promover todas las operaciones de lícito comercio, sin menoscabo de la seguridad nacional ni la de sus socios comerciales, mejorando el clima de negocios y el bienestar de la sociedad dominicana;

VISTA: La Ley No. 3489, del 14 de febrero del 1953, para el Régimen de las Aduanas, y sus modificaciones;

VISTA: La Ley No. 6186, de Fomento Agrícola, del 12 de febrero del 1963, que contiene un capítulo sobre los Almacenes Generales de Depósitos;

VISTA: La Ley No. 70, del 17 de diciembre del 1970, que crea la Autoridad Portuaria Dominicana, y sus modificaciones;

VISTA: La Ley No. 456, del 3 de enero del 1973, que establece los Almacenes Privados de Depósito Fiscal;

VISTA: La Ley No. 8-90, del 15 de enero del 1990, sobre Fomento de Zonas Francas, y sus modificaciones;

VISTA: La Resolución del Congreso Nacional, No. 02-95, promulgada el 20 de enero 1995, que aprueba los Acuerdos de la Organización Mundial de Comercio;

VISTA: La Ley No. 84-99, del 6 de agosto del 1999, sobre Reactivación y Fomento de las Exportaciones;

VISTA: La Ley No. 146-00, del 27 de diciembre de 2000, que modifica la Ley No. 14-93, sobre Arancel de Aduanas, y sus modificaciones;

VISTA: La Resolución No.357-05, del 9 de septiembre de 2005, que aprueba el Tratado de Libre Comercio suscrito entre la República Dominicana- Centroamérica y los Estados Unidos de América (DR- CAFTA);

VISTA: La Ley No. 226-06, del 21 de junio de 2006, que otorga personalidad jurídica y autonomía funcional, presupuestaria, administrativa, técnica y patrimonio propio a la Dirección General de Aduanas (DGA);

VISTAS: La Ley No. 8 del 17 de noviembre del 1978;

VISTA: La Ley No.424-06, del 20 de noviembre de 2006, sobre Implementación del Tratado de Libre Comercio, entre la República Dominicana, Centroamérica y los Estados Unidos de América (DR-CAFTA), Artículo 72, sobre el Cobro de Tasas y Cargos en las Aduanas;

VISTA: La Ley No. 494-06, del 27 de diciembre de 2006, de Organización de la Secretaría de Estado de Hacienda;



Danilo Medina
Presidente de la República Dominicana

VISTA: La Resolución No. 453-08, del 27 de octubre de 2008, que aprueba el Acuerdo de Asociación Económica entre el CARIFORUM y la Unión Europea;

VISTA: La Resolución No. 119-12, del 19 de abril de 2012, que aprueba el Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros de la OMA (Convenio de Kyoto, revisado);

VISTO: El Decreto No. 284, del 3 de noviembre del 1974, sobre el Reglamento de los Almacenes Generales de Depósito;

VISTO: El Decreto No. 106-96, del 25 de marzo del 1996, que establece el Reglamento de Depósitos para la Reexportación de Mercancías;

VISTO: El Decreto No. 28-97, del 22 de enero de 1997, mediante el cual se crea el Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria (CESA);

VISTO: El Decreto No. 96-98, del 10 de marzo del 1998, que reglamenta la Operación de los Consolidadores de Cargas;

VISTO: El Decreto No. 48-99, del 17 de febrero del 1999, que reglamenta la Operación de Depósitos de Consolidación de Cargas;

VISTO: El Decreto No. 746-00, del 11 de septiembre del 2000, mediante el cual se crea el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP);

VISTO: El Decreto No. 144-12, del 22 de marzo del 2012, que reglamenta las funciones del Operador Económico Autorizado (OEA);

En el ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 128, de la Constitución de la República Dominicana, dicto el siguiente:

REGLAMENTO DE LOS CENTROS LOGÍSTICOS Y DE LAS OPERACIONES DE LAS EMPRESAS OPERADORAS LOGÍSTICAS

Capítulo I

Definiciones

Artículo 1. Para los fines del presente Reglamento, se entenderá por:

DGA: La Dirección General de Aduanas de la República Dominicana.

Autoridades: El conjunto de instituciones gubernamentales que se instalarán en el Centro Logístico y que serán encargadas del control aduanero, tributario, sanitario, fitosanitario, seguridad, y cualquier otro, que se deba ejercer sobre las mercancías que salen o ingresan a los Centros Logísticos.



Danilo Medina
Presidente de la República Dominicana

Centro Logístico: Área ubicada en, Zona Primaria Aduanera o su extensión, en el interior de la cual se realizan, por parte de Empresas Operadoras Logísticas, todas las actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución de mercancías, tanto para el mercado nacional como para el mercado internacional. En las instalaciones del Centro Logístico deberán existir áreas de inspección de las mercancías que se vayan a nacionalizar en las instalaciones de dicho Centro Logístico.

Consignante: Persona física o jurídica que figura como remitente o embarcador de la mercancía, según corresponda.

Consignatario: Persona física o jurídica a cuyo nombre está dirigida una mercancía en el conocimiento de embarque o documento de transporte que haga sus veces, incluyendo el Centro Logístico.

Declaración Aduanera: La declaración aduanera constituye la manifestación de la voluntad mediante la cual el consignatario, importador, exportador, o sus representantes, someten la mercancía a un régimen aduanero para su despacho, y en la que se suministran los detalles que la Aduana requiere para la aplicación del régimen seleccionado.

Empresa Operadora de Centro Logístico: Es la persona jurídica, constituida bajo cualesquiera de las formas societarias establecidas en la legislación de sociedades, debidamente autorizada por la Dirección General de Aduanas, la que tendrá a su cargo proyectar, construir, conservar, explotar y promocionar, por ella misma o a través de terceras personas, el Centro Logístico, y, en particular, suministrar las infraestructuras y equipamientos comprendidos en la misma; así como, los servicios que puedan instalarse o desarrollarse en dichas infraestructuras y equipamientos.

Empresas Operadoras Logísticas: Son aquellas empresas autorizadas por la DGA para operar como tales dentro de un Centro Logístico, y, suministrar a terceros o a sí mismos los siguientes servicios: almacenaje; administración de inventarios; clasificación, consolidación; des-consolidación y distribución de cargas; empaque, re-empaque, etiquetaje, re-etiquetaje, embalaje, re-embalaje y fraccionamiento de productos; refrigeración, reexportación, separación, transportación; así como, cualquier otra actividad propia de la logística que contribuya a facilitar la competitividad de las empresas y que haya sido autorizada previamente por la DGA.

Logística: Es la actividad que comprende todos los procesos necesarios para la administración del flujo de abastecimiento, que comprende el almacenamiento de materias primas, bienes intermedios y productos terminados, de manera que estos estén dispuestos en la cantidad adecuada, en un lugar específico de conveniencia para los operadores de la cadena productiva o de comercio, en el momento apropiado; así como, el suministro de los diferentes servicios que forman parte del flujo de enlace entre los procesos.

Medio de Transporte Internacional: Cualquier nave marítima, aeronave, vagón de ferrocarril o vehículo de transporte terrestre, incluidos los remolques y semirremolques cuando están incorporados a un tractor de carretera o a cualquier medio que le dé locomoción.



Danilo Medina
Presidente de la República Dominicana

Mercancía Nacionalizada: Mercancía de procedencia extranjera que se encuentra en libre circulación en el mercado nacional, cuya importación definitiva se ha consumado legalmente mediante el pago de los impuestos y los derechos aduaneros correspondientes o la aplicación de la legislación que determine su exención, y el cumplimiento de los demás requisitos aplicables.

Proceso(s) Mínimo(s): Para los fines del presente Reglamento, se consideran procesos u operaciones mínimas o insuficientes, y por tanto no son considerados como procesos de manufactura, las siguientes operaciones: a) operaciones necesarias para la preservación de las mercancías durante el transporte o almacenamiento (tales como aireación, ventilación, secado, refrigeración, congelación); b) embalaje; c) etiquetado; d) empacado; e) envasado, desensado y reensado; f) montaje; g) repintado o adhesión de marcas, h) simple reunión para constituir una mercancía completa, i) formación de juego o surtido de mercancías, o agrupación en paquetes; j) pelado, descascarado o desconchado, deshuesado, estrujado o exprimido; k) eliminación de polvo o de partes averiadas o dañadas, aplicación de aceite, pintura contra el óxido o recubrimiento protectores; l) fraccionamiento, empaque o re-empaque, siempre que no implique un cambio de clasificación arancelaria; m) dilución con agua o en cualquier otra solución acuosa; ionización y salazón; y n) la simple mezcla

Régimen de Depósito Logístico: Es el que permite que las mercancías se declaren con suspensión del pago de derecho e impuestos hasta el vencimiento de los plazos previstos en este Reglamento, durante el cual los operadores logísticos pueden destinarlas o declararlas a reexportación, consumo, o cualquier otro régimen aduanero, y a una o varias de las operaciones previstas en la definición de empresas operadoras logísticas.

Tránsito aduanero interno: Es la situación en la que se encuentran las mercancías, cuando salen del Centro Logístico a un Depósito Logístico ubicado en una jurisdicción diferente a la del Centro Logístico, o a una Terminal Internacional de Carga localizada en una jurisdicción diferente a la de ubicación del Centro Logístico. El tránsito aduanero interno se tramitará a través de los sistemas informáticos aduaneros, con base en la información documental de arribo al Centro, sin requerir documentos adicionales, en los términos establecidos por la DGA.

Zona Primaria Aduanera: Es el espacio o demarcación del territorio aduanero habilitado mediante autorización de la DGA para la ejecución de operaciones aduaneras o afectadas al control de las mismas, en la que rigen normas especiales para el movimiento y disposición de mercancías.

Capítulo II

Del Centro Logístico, de La Empresa Operadora del Centro Logístico y de las Empresas Operadoras Logísticas

Sección I



Danilo Medina
Presidente de la República Dominicana

De la Habilitación de la Empresa Operadora del Centro Logístico

Artículo 2. Las personas jurídicas que opten por operar un Centro Logístico deberán cumplir, ante la Dirección de General de Aduanas, con los siguientes requisitos:

- a. Demostrar la disponibilidad del área que pretenda habilitarse como Centro Logístico. En caso de que la disponibilidad del área se acredite mediante un contrato de arrendamiento o concesión pública, la duración de éstos no podrá ser inferior al tiempo de habilitación del Centro junto con su renovación automática.
- b. Probar por ante las autoridades competentes que ni la persona jurídica solicitante, ni sus socios o accionistas, ni los representantes legales, ni los miembros de la Junta Directiva, han sido sancionados durante los 10 años anteriores a la solicitud, por delitos o infracciones dolosas al régimen fiscal y aduanero; y que nunca han sido condenados por asuntos relacionados con el narcotráfico o el lavado de activos.
- c. Acreditar, mediante la presentación de un certificado de no delincuencia, la idoneidad de sus accionistas, miembros de su junta directiva y su representante legal.
- d. Contar con la Certificación como Operador Económico Autorizado.
- e. Estar al día en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias; y
- f. Manifestar que llevará a cabo las obras de infraestructura y de prestación de servicios para el desarrollo del Centro Logístico, en las condiciones y en los plazos que indique el plan maestro de desarrollo que se alega con la solicitud.

Artículo 3. Obligaciones de la Empresa Operadora del Centro Logístico. Las empresas habilitadas por la DGA para operar un Centro Logístico, se obligan a:

- a. Proyectar, construir, conservar y mantener una infraestructura física adecuada para el funcionamiento del Centro Logístico.
- b. Garantizar las facilidades de infraestructura y de servicios a las Empresas Operadoras Logísticas que se instalen en el Centro Logístico.
- c. Proveer, directamente o a través de terceros, la infraestructura, equipos y servicios necesarios, tendientes a dotar al Centro Logístico de todo lo necesario para que las Empresas Operadoras Logísticas puedan desarrollar sus operaciones, incluyendo los servicios de agua, electricidad, telecomunicaciones, “software”, laboratorios de medición o de pruebas metrológicas, entre otras, atendiendo a la naturaleza de las mercancías que se pretendan ingresar al Centro Logístico.
- d. Mantener el control y la seguridad general del Centro Logístico y de todas las áreas que estén bajo su dominio, en el entendido de que cada Empresa Operadora Logística será responsable ante el fisco y



Darío Medina
Presidente de la República Dominicana

- demás autoridades nacionales relacionadas, de la seguridad dentro de sus edificios y respecto del personal bajo su dirección, y las mercancías recibidas.
- e. Presentar y mantener actualizado un plan contra robos e incendios.
 - f. Cumplir en forma permanente con las normas medioambientales aplicables.
 - g. Mantener Póliza de seguro contra incendio, robos, inundaciones y catástrofes naturales
 - h. Constituir una garantía global, a favor de la DGA, por un monto que se definirá y se revisará periódicamente, en función del volumen de las operaciones realizadas por la Empresa Logística, para responder por posibles derechos e impuestos de las mercancías recibidas en sus depósitos, siempre y cuando actúen como depositarios.

Artículo 4. En la certificación mediante la que se otorgue la licencia de operación a la Empresa Operadora de Centro Logístico, o a la Empresa de Centro Logístico, se autorizará su operación y se indicará el tiempo de duración de su calificación y sus obligaciones.

PÁRRAFO I: La DGA podrá cancelar la licencia emitida en caso de que el Centro Logístico o la Empresa Operadora Logística incurra en violación a las normas establecidas en la legislación tributaria y aduanera en vigor, previo cumplimiento del proceso administrativo correspondiente.

PÁRRAFO II: La sanción antes establecida se aplicará sin perjuicio de las sanciones previstas en otras legislaciones de acuerdo al hecho que se tipifique.

Sección II

De la habilitación del Centro Logístico

Artículo 5. La empresa que solicite la habilitación de un Centro Logístico deberá presentar una solicitud ante la DGA, en la cual acredite el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Artículo 2, de este Reglamento y el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a. Presentar los planos o perspectivas simples del Centro Logístico, indicando las oficinas, sitios de control aduanero, básculas, estudio de suelo, medioambiental, y los planos eléctricos.
- b. Presentar un diseño completo del Centro Logístico incluyendo las zonas de arribo, cargue, descargue y almacenamiento ubicados en el Centro. Cuando se trate de zonas de almacenamiento deberá indicarse si se trata de mercancía a granel en estado líquido o sólido, o carga suelta o patio de contenedores.
- c. Demostrar el cumplimiento de las especificaciones físicas y de seguridad establecidas por la Ley No. 70, que crea la Autoridad Portuaria Dominicana; la Ley No.3489, del 14 de febrero de 1953; la Ley No. 8, del 17 de noviembre del 1978; y la Ley No. 188-11, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil. En el caso de cruces de frontera deberá acreditarse que las especificaciones físicas y de seguridad son suficientes para el control de las mercancías que entran o salen del Centro Logístico.



Danilo Medina
Presidente de la República Dominicana

- d. Demostrar el cumplimiento de las normas medio ambientales correspondientes.
- e. Presentar un estudio de viabilidad técnica, en donde conste como mínimo:
 - i. El impacto económico de la existencia del Centro Logístico para el desarrollo de la región donde se pretende ubicar.
 - ii. El impacto social que el Centro Logístico originaría en el lugar donde se pretende ubicar.
 - iii. Las razones de viabilidad técnica del Centro Logístico, su desarrollo de infraestructura vial, portuario y aeroportuario, su cercanía a los lugares de arribo y la ubicación geográfica estratégica que permitirán el cumplimiento de los fines previstos en este Reglamento.
- f. Presentar un Plan de Desarrollo del Centro Logístico, en donde conste como mínimo el cronograma de desarrollo del Centro, el plan de inversiones de la misma, el plan urbanístico y de infraestructura que se desarrollará en la zona; así como, los servicios informáticos con los que contará para facilitar el desarrollo de su operación
- g. Acreditar que el Centro Logístico cumplirá con todos y cada uno de los fines previstos en este Reglamento.
- h. Contar con el área necesaria, y en las condiciones apropiadas para la permanencia de oficiales de vigilancia del servicio de aduanas y demás autoridades gubernamentales, que por la naturaleza y el tipo de las mercancías que ingresen al Centro Logístico ,sean necesarias dentro de la misma

PÁRRAFO: Los estudios previstos en el literal e, del presente artículo, serán sometidos al Ministerio de Hacienda para fines de la elaboración del análisis costo-beneficio previsto en el Artículo 45, de la Ley No.253-12.

Sección III

Habilitación de las Empresas Operadoras Logísticas

Artículo 6. Las Empresas Operadoras Logísticas que pretendan ser habilitadas por la DGA deberán presentar una solicitud en tal sentido, acreditando el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a. Estar ubicada dentro de un Centro Logístico o contar con una licencia vigente para operar como Almacén Fiscal, Almacén de Reexportación o Almacén de Consolidación y desconsolidación.
- b. Presentar estudios económicos y de factibilidad técnica que demuestren la actividad y desarrollo logístico que ofrecerá a terceros o que implementará para sí misma



Danilo Medina
Presidente de la República Dominicana

- c. Probar por ante las autoridades competentes que ni la persona jurídica solicitante, ni sus socios o accionistas, ni los representantes legales, ni los miembros de junta directiva, han sido sancionados durante los 10 años anteriores a la solicitud, por delitos o infracciones dolosas al régimen fiscal y aduanero; y que nunca han sido condenados por asuntos relacionados con el narcotráfico o el lavado de activos;
- d. Presentar una certificación de no delincuencia emitida por la Procuraduría General de la República, en la que figuren los accionistas de la empresa.
- e. No haber incurrido en delito de carácter fiscal.
- f. Estar al día en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias.
- g. Disponer de las herramientas informáticas adecuadas para facilitar el acceso en línea y sin interrupción, de la DGA y de cualquier otra institución de la Administración Tributaria.
- h. Cumplimiento de las normas medioambientales correspondientes.
- i. Suscribir una póliza de seguros, a favor de o endosada a la Dirección General de Aduanas (DGA), por un monto que se definirá y revisará periódicamente en función del volumen de las operaciones realizadas por la Empresa Operadora Logística, para responder por posibles derechos e impuestos de las mercancías en sus instalaciones; y
- j. Suscribir una póliza de seguros de Incendios y Líneas Aliadas, que cubrirá las mercancías bajo depósito.

PÁRRAFO I: Para las Empresas que a la fecha de publicación y entrada en vigor del presente Reglamento, tengan la condición de Zonas Francas, como Centro Logístico, mantendrán esta condición, en virtud de la Ley No. 8-90.

PÁRRAFO II: Los estudios previstos en el literal b, del presente Artículo serán sometidos al Ministerio de Hacienda para fines de la elaboración del análisis costo-beneficio previsto en el Artículo 45, de la Ley No.253-12.

Artículo 7. Las empresas calificadas como Empresas Operadoras Logísticas están obligadas a:

- 1 Presentar ante la DGA, por vía del sistema informático una declaración simplificada de las mercancías que ingresarán al Centro Logístico a su nombre, utilizando como base el formulario de la Declaración Única Aduanera, antes del arribo del medio de transporte y en todo caso a más tardar al momento del arribo del mismo;



Danilo Medina
Presidente de la República Dominicana

- 2 Recibir, almacenar, custodiar, conservar en el mismo estado en que llegaron al país, las mercancías bajo su custodia, y prestar todas las informaciones relacionadas con sus actividades, que les sean requeridas por las autoridades; en caso de realizar procesos de valor agregado mínimos, dichos procesos no podrán cambiar la naturaleza de las mercancías.
- 3 Instalar y mantener en funcionamiento un sistema informático compatible con el Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA), y garantizar la conectividad permanente y en tiempo real con el mismo.
- 4 Facilitar el acceso a la DGA a toda la información relacionada con las actividades de entrada, gestión, operación, estatus, y salida de las mercancías.
- 5 Informar a la DGA cualquier deterioro o merma sufrida por las mercancías recibidas en sus depósitos.
- 6 Mantener un sistema de inventario en línea con la DGA, de todas las mercancías que ingresen a estos recintos, de cualquier origen o procedencia, a partir de los expedientes madres, lo mismo que de los consolidados que resulten de éstos. Este sistema de inventario será monitoreado por auditores u oficiales de Aduanas expresamente designados a estos fines.
- 7 Presentar y mantener actualizado un plan contra robos e incendios.
- 8 Cumplimiento permanente de las normas medioambientales aplicables.
- 9 Declarar de manera anticipada, a través del sistema informático aduanero los traslados en condición de tránsito interno de mercancías del Centro Logístico a una terminal internacional de carga, a una zona franca o a un depósito de apoyo logístico, ubicados en una jurisdicción distinta a la del Centro;
- 10 Suministrar y mantener debidamente actualizada la nómina de todo el personal que labora en la misma; deberá identificar, de manera visible, a cada funcionario a los efectos de permitir su movimiento dentro de la zona primaria aduanera.
- 11 Garantizar, en los términos que establezca la DGA, el pago de los derechos, gravámenes, impuestos, tasas y demás cargas impositivas a que estuvieren sujetas las mercancías recibidas en sus instalaciones industriales o de depósito.
- 12 Disponer de las herramientas y programas informáticos necesarios y adecuados para el óptimo funcionamiento de estas empresas, de acuerdo con los requerimientos que establezca la DGA y demás instituciones de la administración tributaria.



Danilo Medina
Presidente de la República Dominicana

- 13 Rendir y mantener una póliza de seguros adecuada contra riesgos de incendio, robo y potenciales averías en las mercancías.

Artículo 8. Las Empresas Operadoras Logísticas podrán ofrecer servicios tales como:

- 1 Los relacionados con operaciones de Transporte, Tránsito Internacional y trasbordo de mercancías, que sean necesarias para la recepción, el control, el almacenamiento, acondicionamiento y la preparación de pedidos para envío al destino final.
- 2 Servicios de valor agregado como empaque, re-empaque, etiquetado y re-etiquetado, selección, embalaje y re-embalaje, fraccionamiento, limpieza, y otros Procesos Mínimos, con el propósito de acondicionar las mercancías para la entrega al cliente y comúnmente conocidas como la “customización” de mercancías o mejora de la presentación, en procura de cumplir con los requisitos del mercado de destino, siempre y cuando la transformación se limite a un Proceso Mínimo que no altere la naturaleza de la mercancía.
- 3 Las Empresas Operadoras Logísticas podrán llevar a cabo transformaciones mínimas de las mercancías que se encuentren bajo su custodia, incluyendo las operaciones necesarias para asegurar su conservación y las manipulaciones ordinarias destinadas a mejorar su presentación, acondicionamiento para su transporte y distribución; así como, su fraccionamiento o consolidación en bultos, formación de lotes o cambio de embalaje, etiquetado y montaje, de conformidad con los compromisos internacionales suscritos por el país en materia de reglas de origen, las leyes sobre la materia y el presente Reglamento.
- 4 Servicios de coordinación logística de la cadena de abastecimiento, incluyendo, coordinar las operaciones de clientes con proveedores logísticos, plantas de producción en el exterior, líneas marítimas, líneas aéreas, agentes de carga, terminales portuarias y aeroportuarias, a fin de optimizar las entregas de dichas mercancías.
- 5 Servicios de consolidación y desconsolidación de carga.
- 6 En coordinación con las autoridades competentes, ofrecer servicios de pre-inspección sanitaria, fitosanitaria y zoonosanitaria para exportadores de productos agropecuarios, de conformidad con las exigencias de los mercados de destino.
- 7 Otros servicios relacionados con la actividad logística, previa autorización por parte de la DGA.



Danilo Medina
Presidente de la República Dominicana

Capítulo III **Del Ingreso y Salida de Mercancías del Centro Logístico.**

Sección I

Del Ingreso de Mercancías de Origen o Procedencia Extranjera al Centro Logístico

Artículo 9. A los Centros Logísticos podrán ingresar todo tipo de mercancías, excepto aquellas que por disposiciones legales o constitucionales sean de prohibida importación o comercialización.

Artículo 10. Las mercancías que ingresen al Centro Logístico podrán también ser consignadas o endosadas en el documento de transporte a nombre del Centro Logístico o a la Empresa Operadora Logística ubicada dentro de la misma.

Artículo 11. Antes de la llegada de la mercancía o a más tardar dentro de las 24 horas siguientes a su arribo, el propietario o quien lo represente, deberá presentar la declaración correspondiente bajo el Régimen de Depósito Logístico, por vía del Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA).

PÁRRAFO: Se utilizará un procedimiento simplificado, conforme al descrito en el Artículo 7, numeral 1, de este Reglamento.

Artículo 12. Las mercancías podrán permanecer dentro del Centro Logístico o de las Empresas Operadoras Logísticas por un plazo de hasta seis (6) meses calendario, contado a partir de la fecha de su llegada al país, prorrogable por un período similar.

PÁRRAFO I: No obstante lo dispuesto en la parte capital del presente Artículo, las empresas operadoras logísticas, atendiendo al tipo de mercancía de que se trate, podrán solicitar a la DGA el otorgamiento de un plazo adicional.

Párrafo II. Cumplidos los plazos, o si no se hubiere hecho uso de lo que dispone el Párrafo I, las mercancías se considerarán en estado abandono y pasarán a ser propiedad del Estado, por vía de la DGA, quién dispondrá de ellas conforme lo que establece la Ley 3489, para el Régimen de las Aduanas y sus modificaciones.

Artículo 13. Las mercancías de origen o procedencia extranjera que se encuentren en los Centros Logísticos estarán suspendidas temporalmente del pago de los derechos e impuestos aplicables al comercio exterior, hasta tanto se presenten bajo los regímenes u operaciones aduaneras a los que se acogerán según las modalidades establecidas en las normas aduaneras vigentes. Esta modalidad incluye el almacenamiento de las mercancías en recintos habilitados dentro de Zona Primaria Aduanera, en condición de Régimen de Depósito Logístico.



Danilo Medina
Presidente de la República Dominicana

Artículo 14. El ingreso de las mercancías a un Centro Logístico no hará que éstas pierdan el carácter de originario, siempre que las mismas cumplan las condiciones establecidas en el correspondiente tratado internacional para ser consideradas mercancías originarias.

Sección II

Despacho de Mercancías del Centro Logístico

Artículo 15. Las mercancías de origen o procedencia extranjera que se encuentren en los Centros Logísticos o Empresas Operadoras Logísticas podrán ser despachadas con destino a Zonas Francas, Aeropuertos y Puertos Internacionales, a otros Centros Logísticos o Empresas Operadoras Logísticas, para el consumo en el resto del territorio nacional, y para mercados externos, en los términos y condiciones establecidas en el presente Reglamento y conforme a los procedimientos que establecerá la DGA, mediante normas, previo cumplimiento de las obligaciones tributarias cuando corresponda.

Artículo 16. El despacho de mercancías con destino a otros Centros Logísticos, Aeropuertos y Puertos Internacionales, ubicados en la misma jurisdicción del Centro Logístico, solo requerirá la declaración simplificada, la cual se deberá hacer conforme a los procedimientos que establezca la DGA. Cuando el Aeropuerto o Puerto Internacional se encuentren en una jurisdicción diferente a la de ubicación del Centro Logístico se requerirá del tránsito aduanero interno de que trata este Reglamento, el cual se deberá solicitar y obtener en los términos y condiciones que establezca la DGA.

Artículo 17. Las mercancías que salgan del Centro Logístico deberán ser declaradas bajo uno de los regímenes aduaneros establecidos en las normas y procedimientos vigentes, cumpliendo las formalidades y pagando los derechos, impuestos o tasas que sean aplicables en cada caso.

PÁRRAFO: A los fines de garantizar los controles correspondientes, en los casos de fraccionamiento, o cualquier otra transformación menor que tienda a modificar la unidad de medida con la cual fue declarada la mercancía al momento del arribo, la declaración aduanera de que trata este Artículo, se deberá presentar a la aduana con la medida equivalente a la unidad de medida inicial.

Capítulo IV

Del Régimen Fiscal y Otras Disposiciones

Artículo 18. Las Empresas Operadoras de Centros Logísticos y las Empresas Operadoras Logísticas, en tanto personas jurídicas que se acojan al régimen aduanero establecido en el presente Reglamento, tributarán de conformidad con el Artículo 11, de la Ley No.139-11, modificada por la Ley No.253-12, que, por concepto de renta presunta, grava con el 3.5% de su valor, las ventas



Danilo Medina
Presidente de la República Dominicana

realizadas en el mercado local. En el caso de las Empresas Operadoras Logísticas, por entender que no son empresas de manufactura, este impuesto será aplicado únicamente sobre el valor de los servicios prestados, independientemente de los demás impuestos que gravan la importación de las mercancías sobre las que se brinden los servicios logísticos.

PÁRRAFO I: Lo establecido en la parte capital del presente Artículo sólo procederá en los casos en que los servicios prestados por las Empresas de Operaciones Logísticas sean los establecidos en los literales a), b), c), d), e), g), h), i), y/o, k), que se encuentran en la definición de Procesos Mínimos del presente Decreto, y que, por consiguiente, no hayan alterado sustancialmente la naturaleza de las mercancías que serán introducidas al mercado nacional.

PÁRRAFO II: Las Empresas Operadoras Logísticas no podrán realizar procesos de transformación sustancial.

PÁRRAFO III: Las empresas operadoras de depósitos fiscales, depósitos de reexportación y depósitos de consolidación de mercancías podrán optar por mantenerse en el régimen al que se han acogido, en cuyo caso tributarán en la forma prevista en la legislación de que se trate.

Artículo 19. En caso de que las mercancías se declaren a régimen de consumo o a otro régimen definitivo, con inclusión de otros regímenes liberatorios o suspensivos distintos al de reexportación, pagarán las tasas específicas establecidas en el Decreto No. 627-06, con base en las previsiones del Artículo 14, de la Ley No. 226-06, del 19 de julio de 2006, modificada por la Ley No. 424-06, del 17 de noviembre de 2006, de implementación del DR-CAFTA.

PÁRRAFO.- En el caso de las Empresas Operadoras de Centros Logísticos o Empresas Operadoras Logísticas, cuya actividad exclusiva sea la reexportación de combustibles fósiles o derivados del petróleo, la tasa aplicable será la equivalente en pesos dominicanos, de la fijada en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, que se indica en el cuadro siguiente:

PRODUCTO	UNIDAD	TASA	Tope por Embarque
Gasolinas, Diesel (Gasoil), Nafta, Fuel Oil, Avtur y Kerosene	Barril	US\$0.22 / Barril	US\$500
Gas Licuado de Petróleo (GLP)	TM	US\$0.09 / TM	US\$500
Gas Natural	Millón BTU	US\$0.02/ MBTU	US\$500
Betún de Petróleo (AC-30)	Barril	US\$0.05 / Barril	US\$500

Artículo 20. La responsabilidad ante el fisco por las mercancías recibidas por las Empresas Operadoras Logísticas concluye:



Danilo Medina
Presidente de la República Dominicana

- 1 Cuando las mercancías sean reembarcadas, exportadas o reexportadas, siguiendo los procedimientos aduaneros establecidos en cada caso.
- 2 Cuando las mercancías sean destinadas al régimen de consumo, o a cualquier otro régimen aduanero especial vigente, previo cumplimiento de las formalidades aduaneras correspondientes.
- 3 Por el abandono expreso o de hecho de las mercancías, o pérdida por fuerza mayor debidamente comprobada.

Artículo 21. La DGA designará el personal necesario para la gestión de los Centros Logísticos.

PÁRRAFO: Los Centros Logísticos estarán bajo el control de un Encargado del Centro designado por la DGA, bajo la jurisdicción de la Administración de Aduanas más próxima a cada Centro, quien estará auxiliado del personal técnico que fuere necesario para dar aplicación al presente Reglamento; así como, para facilitar la operatividad de los Centros Logísticos y de las Empresas Operadoras Logísticas.

Artículo 22. Los procedimientos manuales e informáticos necesarios para el funcionamiento de las Empresas de Operaciones Logísticas serán establecidos por la DGA.

Artículo 23. Envíese al Ministerio de Industria y Comercio, al Ministerio de Hacienda, al Ministerio de Defensa, a la Autoridad Portuaria Dominicana, a la Dirección General de Impuestos Internos, al Consejo Nacional de Zonas Francas, y a la Dirección General de Aduanas para su implementación, aplicación y cumplimiento.

DADO en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los tres (3) días, del mes de septiembre del año dos mil quince (2015); año 172 de la Independencia y 153 de la Restauración.


Danilo Medina

ANEXO 3

Entrevista al Sr. Salvador Figueroa, Presidente de la Asociación Dominicana de Centros y Operadores Logísticos

PREGUNTAS:

1. Cuando surgen exactamente los operadores logísticos en Rep. Dom.?
2. Considera que el decreto 262-15, sobre centros y operadores logísticos cumple con todos los requerimientos del sector logístico dominicano?
3. Se podría hablar de transformación y crecimiento de las empresas del sector de transporte internacional de mercancías previo al decreto?
4. Que nos hace falta para avanzar, un reglamento o una ley especial?
5. Se puede comparar Rep. Dom., con Panamá a nivel logístico, de infraestructura portuaria y de transporte general?
6. Cuáles son nuestras ventajas competitivas frente a otros países de la región?
- 7.Cuál es el desempeño económico del sector, en relación al PIB? Maneja la Asociación esas estadísticas?
8. Los costos de transporte son el rubro más alto dentro de los costos logísticos?
9. Existen contratos standard para los servicios logísticos en nuestro país?
10. Cuáles son las estrategias que colocaran al país en el sitio deseado por la asociación?
11. Existe la sinergia necesaria entre el sector público y privado para llevar a cabo un plan que permita al sector logístico avanzar lo suficiente? Existen trabas todavía en el camino?
12. Esta la DGA actualizada y capacitada para brindar la facilitación del comercio que requieren los operadores logísticos?

Entrevista al Sr. Ramón Badia, Director Comercial de DP World Caucedo

PREGUNTAS:

1. Como surge el CLC, surge con el Decreto o el decreto se trabaja por lo que significa este Centro Logístico para el país?
2. Considera que el decreto 262-15, sobre centros y operadores logísticos cumple con todos los requerimientos del sector logístico dominicano?
3. Cuáles son las ventajas competitivas del Centro Logístico Caucedo para los clientes internacionales y los locales?
4. Ustedes operan solo como empresa operadora del Centro o también están habilitados como empresa operadora logística?
5. Cuántas empresas operadoras logísticas operan y cuantos clientes actualmente?
6. Cuáles son los commodities que actualmente trabajan?
7. Cuáles son nuestras ventajas competitivas frente a otros países de la región para la ubicación de sus centros de distribución aquí en el CLC?
8. Mantienen estadísticas de sus movimientos de importación y exportación?
9. Existe la sinergia necesaria entre el sector público y privado para llevar a cabo un plan que permita al sector logístico avanzar lo suficiente? Existen trabas todavía en el camino?
10. Esta la DGA actualizada y capacitada para brindar la facilitación del comercio que requieren los operadores logísticos?
11. Cuáles son los proyectos a mediano y largo plazo del CLC?

**Entrevista al Sr. Alexander Schad, Vicepresidente ASOLOGIC,
Vicepresidente ADACAM y Vicepresidente Ejecutivo Frederic Schad,**

PREGUNTAS:

1. Considera que el decreto 262-15, sobre centros y operadores logísticos cumple con todos los requerimientos del sector logístico dominicano?
2. Cuáles son nuestras ventajas competitivas frente a otros países de la región para la ubicación de sus centros de distribución aquí en Rep. Dom.?
3. Se puede hablar de evolución de las empresas de servicios logísticos a raíz del decreto o solo de un nuevo “régimen aduanero”?
4. Existe la sinergia necesaria entre el sector público y privado para llevar a cabo un plan que permita al sector logístico avanzar lo suficiente? Existen trabas todavía en el camino?
5. Esta la DGA actualizada y capacitada para brindar la facilitación del comercio que requieren los operadores logísticos?
6. Cuáles son las ventajas competitivas de Schad Logistics para los clientes internacionales y los locales?
7. Ustedes operan solo como empresa operadora logística 3PL o 4PL?
8. Cuáles es su fuerte como operador?
9. Mantienen estadísticas de sus movimientos de importación y exportación? Aproximado de exportaciones?
10. Cuáles son las mejoras, oportunidades y desafíos para el sector logístico en RD?
11. Funciona el Observatorio Nacional de Logística y Transporte de Carga?

ANEXO 4



JOAQUIN BALAGUER
Presidente de la República Dominicana

Dec. No.106-96 que establece el Reglamento de los Depósitos para la Reexportación de Mercancías

CONSIDERANDO: Que el Régimen de las Aduanas vigente establece que el Estado a través de los diferentes recintos de Depósitos de Aduanas hará posible, al implementar estas facilidades, que las mercancías puedan ser objeto de importación, exportación, reembarque y cambio de Depósito, siempre y cuando se cumpla con las disposiciones legales de la materia;

CONSIDERANDO: Que las disposiciones legales vigentes establecen además que las mercancías sujetas al estatuto de los Depósitos Fiscales podrán ser reexportadas;

CONSIDERANDO: Que la operación y manejo de Depósitos para reexportar mercancías debe ser objeto de una reglamentación que permita el uso adecuado de estas facilidades;

VISTAS las leyes Nos 3489 de fecha 14 de febrero de 1953; 456 de fecha 3 de enero de 1973; 70 de fecha 17 de diciembre de 1970 y 8 de fecha 17 de noviembre de 1978;

VISTO el Reglamento No. 284 de fecha 4 de noviembre 1974.

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 55 de la Constitución de la República, dicto el siguiente:

Reglamento de los Depósitos para la Reexportación de Mercancías

Artículo 1.- Se entiende por Depósito para la Reexportación de Mercancías los locales o recintos privados que funcionan bajo la vigilancia y control de la Dirección General de Aduanas y de la Autoridad Portuaria, donde las mercancías extranjeras que previamente hayan sido presentadas a la Aduana, podrán permanecer durante un tiempo determinado sin pagar los derechos arancelarios.

Artículo 2.- Todo depósito destinado a la reexportación de mercancía deberá estar ubicado en la Zona Primaria Aduanera y bajo la potestad de las Aduanas y de la Autoridad Portuaria, sin perjuicio de lo que establece la Ley 456 de fecha 3 de enero de 1973, y el Decreto No. 284 para el caso de las reexportaciones solicitadas por los "Almacenes de Depósitos Fiscales".

Artículo 3.- Para optar por un Depósito de Reexportación será necesario el pago de una fianza Bancaria en pesos dominicanos por el monto equivalente a US\$50,000 (equivalente a cincuenta mil dólares norteamericanos).

Párrafo: Las entidades operadoras de Almacenes Fiscales, según está consagrado en el inciso d del artículo 3 del Decreto No. 284 que crea los Almacenes de Depósitos Fiscales, se sujetarán a la presente disposición, para optar por el régimen de reexportación.

Artículo 4.- Las especificaciones físicas y de seguridad de los Depósitos de Reexportación deberán cumplir con lo que establece la Ley 70, de la Autoridad Portuaria, la Ley 3489, y la Ley 8 del 17 de noviembre de 1978 de Aeroportuaria. Deberá disponer además, de instalaciones eléctricas apropiadas para la conexión de sistemas computacionales.

Artículo 5.- Cada Depósito o conjunto de Depósitos deberán operar bajo un nombre único.

Artículo 6.- Cada Depósito de Reexportación deberá proveer al servicio de aduanas un plano, dibujo o perspectiva simple, indicando las oficinas, entradas, ventanas, medidas y salidas de cada instalación.

Artículo 7.- Los Depósitos de Reexportación deberán tener un área apropiada para la permanencia de oficiales de vigilancia del servicio de aduanas y de la Autoridad Portuaria o Aeroportuaria.

Artículo 8.- El o los interesados en disponer de un Depósito de Reexportación deberán presentar a las autoridades de Aduanas un diseño completo del establecimiento.

Artículo 9.- Las entidades operadoras de Almacenes de Reexportación están obligadas a mantener una póliza de seguro contra los riesgos de incendio, robo y otros riesgos. Esta póliza cubrirá el valor principal de los derechos e impuestos de importación y demás gastos que afecten el costo de las mercancías depositadas en dichos almacenes.

Párrafo: Cada operador de Depósito de Reexportación deberá poner al conocimiento del servicio de aduanas su plan contra robos e incendios.

Artículo 10.- Cada operador de Depósito de Reexportación deberá suministrar y mantener debidamente actualizado un inventario de todo el personal que labora en el mismo. Deberá identificar de manera visible a cada funcionario a los efectos de permitir su movimiento dentro de la zona primaria.

De las Mercancías

Artículo 11.- El suplidor internacional embarcará mercancías hacia la República Dominicana, consignando los documentos al dueño de las mercancías.

Artículo 12.- El propietario de Almacén de Reexportación tendrá la responsabilidad de la administración, de la custodia, y de la posterior reexportación de las mercancías.

Artículo 13.- Las mercancías destinadas a la Reexportación solo podrán ser desembarcadas por el puerto en donde está ubicado el Almacén de Reexportación para el que están consignadas, sin perjuicio de lo que establece la Ley 456 y el Decreto 284 de Depósitos Fiscales.

Artículo 14.- Las mercancías deberán ser reembarcadas en un plazo de 90 días calendario contados a partir de la fecha en que fueron descargadas.

Artículo 15.- Las mercancías a ser reexportadas deberán ser declaradas por su consignatario, al momento de su llegada o bien de manera anticipada. En ambos casos se deberá presentar la documentación que establece la Ley 3489, del Régimen de las Aduanas.

Artículo 16.- En el formulario 3111 se indicará expresamente que la mercancía será destinada a la Reexportación.

Artículo 17.- Por concepto de las mercancías destinadas a la reexportación, se pagará previamente en la aduana, el 1.5% (uno punto cinco por ciento) de su valor CIF.

Artículo 18.- El pago de la Tasa de Servicio se hará mediante cheque certificado girado a nombre de la "Dirección General de Aduanas, Cuenta Especial No. 010391837-0".

Párrafo: El manejo de los fondos ocasionados por la Tasa de Servicio se registrará por el reglamento que crea dicha cuenta especial.

Artículo 19.- El servicio de Aduanas podrá aplicar el procedimiento de verificación selectiva a su discreción y sin perjuicio de lo que establece el artículo 118 (reliquidación) de la Ley 3489.

Artículo 20.- Sobre las mercancías destinadas a la reexportación el operador del Depósito podrá realizar operaciones comerciales menores.

Párrafo I: Se entiende por Operaciones Comerciales Menores: El reembalaje, el reetiquetaje, y fraccionamiento de las mercancías.

Párrafo II: Cualquiera de estas operaciones deberá hacerse siempre con la presencia de un oficial aforador del servicio de aduanas.

Artículo 21.- El operador del Depósito de Reexportación deberá llevar un control de inventario computarizado de todas sus importaciones y reexportaciones poniéndolo a disposición del Servicio de Aduanas para los fines de auditoría a solicitud de ésta.

Artículo 22.- Los archivos magnéticos así como toda la documentación que ampare la importación y reexportación de las mercancías, deberán permanecer en archivo vivo por el período de tiempo que establece la Ley para el Régimen de las Aduanas.

Para la Reexportación

Artículo 23.- Cada reembarque deberá ser declarado al servicio de aduanas mediante el formulario XXX indicando claramente cantidad, unidad, peso, valor FOB unitario y lugar de destino.

Artículo 24.- En caso de fraccionamiento o reembalaje se deberá indicar siempre el equivalente de la unidad reexportada en la unidad de medida en que fue importada y declarada.

Artículo 25.- El servicio de Aduanas autorizará el reembarque de las mercancías a solicitud de consignatario original de la misma o un representante autorizado de éste.

Artículo 26.- El Representante del Almacén de Reexportación suministrará al Servicio de Aduanas los documentos originales de embarque para los fines de aprobación.

Artículo 27.- Cada Reexportación deberá ser verificada por un oficial aforador del servicio de aduanas.

Artículo 28.- El embarque de las mercancías a ser reexportadas deberá hacerse en la misma zona primaria por donde fueron introducidas.

Párrafo: En los casos de cierres temporales de una zona primaria por causas tales como terremotos, tormentas y otras similares, el Director General de Aduanas podrá autorizar el embarque de las mercancías a ser reexportadas por otra Zona Primaria.

Artículo 29.- El representante del Depósito de Reexportación podrá solicitar el embarque por otra zona primaria al colector de aduanas responsable de la zona primaria en donde está ubicado su almacén, en los casos señalados en el artículo anterior.

Párrafo: En los casos en que una mercancía fuere embarcada por un lugar diferente al que sirviera para su introducción, el servicio de aduanas proporcionará los servicios de custodias necesarios para asegurar el efectivo traslado de las mismas hacia la zona primaria de embarque autorizada.

Artículo 31.- Todo lo no previsto en este reglamento, se regirá por los principios generales sobre la materia, la legislación aduanera y sus correspondientes reglamentos.

Sanciones

Artículo 32.- En caso de comprobarse una primera vez la internación de mercancías al mercado nacional por la vía de un Almacén de Reexportación, el servicio de aduanas ejecutará a favor del Estado la fianza que establece el presente reglamento.

Artículo 33.- En caso de que un mismo almacén de reexportación sea detectado una segunda vez en la comisión de internación de mercancías al mercado nacional, será cerrado definitivamente. Las mercancías en inventario al momento del cierre serán subastadas por el servicio de aduanas en un acto público.

Artículo 34.- El servicio de Aduanas apropiará la mercancía transferida y las venderá en pública subasta siguiendo el procedimiento establecido a tales fines por la Ley 3489.

Artículo 35.- Se procederá con el cierre definitivo de un Depósito de Reexportación cuando este incurra en la violación de las Leyes correspondientes al tráfico de ilícitos y sustancias prohibidas.

Artículo 36.- El servicio de Aduanas remitirá a las instancias competentes y sustentadas por las Leyes, las materias correspondientes a las violaciones en materia de propiedad intelectual.

DADO en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los veinticinco (25) días del mes de marzo del año mil novecientos noventa y seis, año 153 de la Independencia y 133 de la Restauración.

Joaquín Balaguer

ANEXO 5

REGLAMENTO No. 96-98

DE LA AUTORIZACION PARA OPERAR COMO AGENTE INTERNACIONAL DE CARGA Y CONSOLIDADOR.

Artículo 20: Para actuar como agente internacional de carga o como consolidador de carga aérea, marítima o terrestre en la República Dominicana, se deberá cumplir con los requisitos siguientes:

- a) Dirigir una solicitud por escrito para tales fines a la Dirección General de Aduanas, vía la sección de correspondencia.
- b) Presentar una fianza a favor de la Dirección General de Aduanas por un valor de RD\$ 1,000,000.00 (UN MILLON DE PESOS).
- c) Presentar una certificación de no delincuencia de los accionistas de las compañías, expedidas por la Fiscalía correspondiente.
- d) Presentar por escrito y mantener debidamente actualizada una relación del personal designado por la empresa para actuar ante el servicio de Aduanas, indicando: nombres (s) y apellidos, números de cedula de identidad y electoral y número de carnét de identificación.
- e) Presentar el o los nombres del o los representantes legales de la empresa.
- f) Notificar por escrito al servicio de aduanas dentro de un plazo no mayor de cuarenta y ocho (48) horas, las modificaciones de la constitución de la sociedad de la empresa, si las hubiere.
- g) Entregar todos los documentos de constitución de la compañía.
- h) Contar con un personal calificado en materia aduanera que halla aprobado un examen sobre conocimientos básicos impartidos por el INCAT. O que haya aprobado el curso correspondiente.
- i) Copia del RNC.
- j) Copia de la resolución del Agente Aduanal que representará la compañía ante las Aduanas.

Nota: Estos requisitos son igualmente válidos para poder operar como transportista de Mudanzas Internacionales.

Artículo 21. La Dirección General de Aduanas emitirá una autorización escrita al peticionario para poder acceder al tratamiento de Agente internacional, consolidador o desconsolidador de carga que después de que este haya cumplido con los requisitos señalados en el artículo precedente.

El plazo para otorgar o negar dicha permiso será de 60 días posteriores a la fecha de recibo de la solicitud.

REGLAMENTO DE CONSOLIDADORES CAPITULO I ASPECTOS GENERALES. DEFINICIONES:

Artículo 1. La importación y exportación de mercancías, con o sin valor comercial, por vía de un Agente de Consolidador de Cargas, se efectuaran en conformidad con el presente Reglamento.

Artículo 2. La determinación de los derechos, impuestos, tasas y demás gravámenes que causen las mercancías, se cancelaran según lo establezcan las leyes vigentes. Creadas para tales fines.

CAPITULO II DE LAS DEFINICIONES:

Artículo 3. Para el presente Reglamento, se establecen las siguientes definiciones:

- a) **Consolidación de Carga:** es la actividad marítima, aérea o terrestre que se basa en la venta de espacios dentro de las naves aéreas o marítimas, ferrocarriles o camiones, tomando como base una tarifa de mayoristas para el consolidador y una tarifa de venta al público similar o menor de las que ofrecen los transportistas efectivos.

- b) **Consolidador Internacional de Carga:** es la persona jurídica que arrienda o alquila al transportista efectivo un espacio determinado a un precio determinado, para ser revendido a un precio mayor en el mercado de transporte internacional de carga, siendo normalmente dicho precio menor que el precio que ofrece el transportista efectivo al público en general. Este fenómeno se da en la práctica, debido al carácter de mayorista que tiene el consolidador. El consolidador puede hacer operaciones de importación como de exportación de mercancías.
- c) **Agente de Carga:** El agente de carga o transitorio es aquella compañía nacional que tiene como función principal la realización de reservaciones de espacios ante los transportistas en representación de los exportadores y quien a su vez actúa como intermediario de transporte y el exportador y que puede expedir en nombre de estas mismas los conocimientos de embarques aéreos o marítimos, así como la póliza de transporte o contrato de transporte para los transportistas terrestres, ya que sean líneas de ferrocarriles o de camiones.
- d) **Transportista efectivo:** es quien realiza físicamente el transporte de una mercancía por vía aérea, marítima o terrestre.
- e) **Agenciamiento Internacional de Carga:** es la actividad que consiste en que una compañía local reciba mercancía nacional o mercancía de exportación para coordinar el transporte internacional.
- f) **Agente Consignatario (Desconsolidador):** Persona jurídica que actúa como receptor de la carga y que tiene como función enterar a las autoridades aduanales del detalle del contenido de los envíos consolidados (manifiestos de carga detallado) y que a su vez pone a disposición del importador o consignatario final de la mercancía toda la documentación que permita su desaduanización, según lo establece la ley vigente.
- g) **Transporte Multimodal:** son aquellos embarques internacionales que utilizan más de un medio de transporte efectivo en el trayecto desde el origen hasta el destino final. Para tales fines, utilizan un solo conocimiento de embarque que sirve como póliza de seguro para el transporte aéreo terrestre y marítimo. Dicho documento se llama documento de transporte Combinado y tiene las mismas prerrogativas que los conocimientos de embarques aéreos y marítimos.

- h) **Consignatario de carga:** es la persona física o jurídica a la que esta destinada la mercancía, según figure en el conocimientos de embarque o en el documento que haga sus veces.

CAPITULO III

DE LAS IMPORTACIONES DE LAS MERCANCIA CONSOLIDADA:

1) VIA AEREA:

Articulo 4. Los embarques recibidos por la vía aérea pueden venir en contenedores, paletizada, suelta o en aviones fletados.

Articulo 5. Las mercancías deberán presentarse a la Aduana según lo establecido por las leyes vigentes.

2) VIA MARITIMA:

Articulo 6. Los embarques recibidos a través de un consolidador podrán ser furgones completos, cargas sueltas, un barco fletado o embarques mixtos.

3) VIA TERRESTRE:

Articulo 7: Si las mercancías son transportadas en vehículos terrestres. Se deberá dar cumplimiento a las normas relativas a la entrada de vehículos de carga, establecidas en la ley vigente para el Régimen de las Aduanas. En estos casos las mercancías que transporte el vehículo deberán corresponder a aquellas amparadas en los Documentos de importación en poder del conductor del vehículo, o en el Manifiesto de Carga (Carta de Porte).

CAPITULO IV ASPECTOS GENERALES OPERATIVOS

Artículo 8. En medio de consolidación de carga puede venir mercancía para uno o varios consignatarios, de uno o mas suplidores.

Artículo 9. Para la entrega, presentación y despacho de las mercancías consolidadas se seguirán en rigor los procedimientos establecidos por la ley para el Régimen de las Aduanas.

Artículo 10. En todos los casos la compañía consolidadora deberá entregar al servicio de Aduanas los Manifiestos de Carga Consolidada, en el plazo establecido por la ley vigente. El servicio de Aduanas podrá seleccionar las mercancías que serán objeto de examen físico, procurando que esta operación no retarde el despacho de la carga innecesariamente.

Artículo 11. Las mercancías cuyo valor FOB unitario, según factura comercial original, no sobrepase los US\$500.00 (QUINIENTOS DOLARES) serán despachadas sin el requisito de la factura consular y del formulario DI-953 (Comisión Cambiaria) del Banco Central de la República Dominicana.

Artículo 12. En el caso de que las empresas consolidadoras tengan recintos habilitados especialmente para depósito, las operaciones que correspondan podrán ser realizadas en tales locales, sin perjuicio de los sistemas computacionales instalados.

Artículo 13. En lo que corresponde al agenciamiento de carga, el agente de carga actuará en representación de los transportistas efectivos y es su obligación realizar una reservación para la exportación de la mercancía a ser exportada y preparar, en representación del exportador, la documentación de embarque, establecida por las leyes vigentes.

Artículo 14. La consolidación de carga expresa, también llamada carga aérea, se debe realizar en los equipos normales de las líneas aéreas.

Artículo 15. La documentación que sustentará la carga, consolidada será, en todos los casos, el conocimiento de embarque madre y los conocimientos de embarque hijos. El consolidador de carga debe consignar el conocimiento de embarque madre al agente desconsolidador y el conocimiento de embarque hijo al importador final.

Párrafo: Para todos los efectos, esos documentos tienen la misma fuerza legal que los conocimientos de embarques emitidos por las líneas aéreas y marítimas. La responsabilidad del consolidador ante terceros es la misma que tienen los transportistas efectivos.

Artículo 16. El desaduanisamiento de las mercancías deberá ser realizado por el consignatario directo de la carga o a través de un agente general o especial de aduanas autorizado, tramitando en representación directa del consignatario de la mercancía.

Artículo 17. El agente consolidador o transportista común que no opera naves, luego de consolidar la mercancía, se hará expedir de la línea naviera un conocimiento de embarque consignando el furgón completo a su agente consolidador (break bula agent). Este es el que se conoce como conocimiento de Embarque Madre.

Artículo 18. El consolidador presentara al servicio de Aduanas en detalle, cuantos conocimientos de embarques hijos sean necesarios, según la cantidad de consignatarios y/o suplidores que vengán dentro del furgón (conocimiento de embarque B/L hijos).

Párrafo: Esos conocimientos de embarques hijos tienen el mismo valor legal que el de los transportistas efectivos.

Artículo 19. Para los casos de mercancías consolidadas a ser transportadas por vía terrestre, la póliza de transporte madre deberá prepararse consignada a su agente desconsolidador, en el puesto de destino, o a otro transportista internacional de carga marítima o aérea. La póliza de transporte hija deberá ser consignada al importador final, sin perjuicio del destino final de carga.

DE LA AUTORIZACION PARA OPERAR COMO AGENTE INTERNACIONAL DE CARGA Y CONSOLIDADOR

Artículo 20. Para actuar como agente internacional de carga o como consolidador o desconsolidador de carga aérea, marítima o terrestre en la República Dominicana, se deberá cumplir con los requisitos siguientes:

- a) Dirigir una solicitud por escrito para tales fines a la Dirección General de Aduanas, vía la Sección de Correspondencia.
- b) Presentar una fianza a favor de la Dirección General de Aduanas por un valor de RD\$1,000.000.00 (Un millón de pesos).

- c) Presentar una Certificación de no delincuencia de los accionistas de las compañías, expedida por la Fiscalía correspondiente.
- d) Presentar por escrito y mantener debidamente actualizada una relación del personal designado por la empresa para actuar ante el servicio de Aduanas indicando: nombre(s) apellidos, número de cédula de identidad y electoral y número de carnet de identificación.
- e) Presentar el o los representantes legales de la empresa.
- f) Notificar por escrito al servicio de aduanas dentro de un plazo no mayor de 48 horas, las modificaciones de la constitución de la sociedad de la empresa, si las hubiere.
- g) Entregar todos los documentos de constitución de la Compañía
- h) Contar con un personal calificado en materia aduanera que haya aprobado un examen sobre conocimientos básicos impartidos por el INCAT o haya aprobado el curso correspondiente.

Párrafo: Estos requisitos son igualmente validos para poder operar como Transportista de Mudanzas Internacionales.

Artículo 21. La Dirección General de Aduanas emitirá una autorización escrita al peticionario para acceder al tratamiento de agente internacional, consolidador o desconsolidador de carga, después de que este haya cumplido con los requisitos señalados en el artículo precedente.

Párrafo: El plazo para otorgar o negar dicho permiso será de 60 días posteriores a la fecha de recibo de la solicitud.

CAPITULO VI

DE LAS OPERACIONES DE LOS AGENTES CONSOLIDADORES Y DESCONSOLIDADORES DE CARGA

Artículo 22. El manifiesto general de carga consolidada deberá indicar claramente el número de conocimientos hijos que sustenta, además de todas las informaciones de rigor, según lo establece la Ley para Régimen de las Aduanas.

Artículo 23. El número de conocimientos a identificar en el manifiesto de carga del importador, así como también en el del consolidador, deberá ser el conocimiento de embarque del agente consolidador.

Artículo 24. En caso de que un conocimiento de embarque hijo venga consignado a un banco, debido a que es un embarque amparado por un carta de crédito u otro instrumento de comercio internacional, dicho agente deberá entregar la documentación directamente al banco del que se trate y podrá también avisar al cliente o importador sobre la llegada de su carga. En todo caso, el servicio de Aduanas despachara la mercancía cumpliendo con lo establecido por la Ley para el Régimen de las Aduanas.

Artículo 25. El traslado de mercancías de un depósito a otro dentro de la Zona Primaria Aduanera o hacia a un almacén privado autorizado por el servicio de aduanas, podrá hacerse dentro de lo que establece la Ley. En todos los casos, deberá presentarse una solicitud escrita al colector de aduanas correspondiente.

Artículo 26. El consignatario de las mercancías será responsable ante el servicio de aduanas, por las multas, recargos o cualquier otro perjuicio establecido por las leyes vigentes, ocasionado por el cumplimiento de los plazos y demás formalidades del trámite establecidos en la legislación aduanera contemplados expresamente.

CAPITULO VII

DE LA FORMA DE ARRIBO DE LAS MERCANCIAS, PRESENTACION Y ENTREGA A LA ADUANA DE INGRESO

Artículo 27. Los manifiestos de carga podrán ser presentados al servicio de aduanas por medios electrónicos de procesamiento de datos, sin perjuicio de lo que establece la Ley.

Artículo 28. La presentación de las mercancías a la Aduana de Ingreso se realizara de acuerdo a las normas que establezca la Ley para el Régimen de las Aduanas.

Artículo 29. El numero de conocimientos de embarque a poner en el manifiesto de carga tanto del importador como del consolidador, deberá ser el conocimiento de embarque del agente consolidador.

Artículo 30. El agente de Carga podrá emitir cartas de corrección a solicitud del interesado por requerimiento directo del Colector de Aduanas. En todos los casos, dichas cartas de corrección deberán estar amparadas por los documentos que la originen en los archivos del agente. El colector de aduanas podrá solicitar la documentación original que ampara la operación de emisión.

Artículo 31. La aduana podrá colaborar con el agente desconsolidador en el puerto de destino ante el pedimento de suspender la salida de una carga por falta de pago de fletes, sin perjuicio de lo que establezcan las leyes vigentes.

Artículo 32. En los casos en que el servicio de aduanas detecte mercancías no consignadas dentro de un embarque consolidado, se procederá según lo que establezcan las leyes vigentes para el régimen de las Aduanas.

Artículo 33. El plazo para aclarar los errores o faltas en el manifiesto será el que disponga la Ley para el régimen de las Aduanas.

Artículo 34. Para los casos de importaciones vía terrestre, el transportista efectivo deberá cumplir en la frontera con los siguientes requisitos:

- a) Mostrar copia legalizada de los documentos originales del vehiculo de transporte con que se proponga movilizar la mercancía.

En caso de vehículos procedentes de la Republica de Haití, estos deberán legalizar dicha certificación en el Consulado Dominicano ubicado en ese país.

- b) Si el medio de transporte no es propiedad del conductor, este deberá presentar una certificación por un Notario Público donde se le autorice a dicho chofer a operar ese medio de transporte. Si dicha certificación es realizada en la República de Haití. La misma deberá ser legalizada en el Consulado de la Republica Dominicana allí ubicado. La vigencia de dicha certificación será de 30 días calendarios.

Artículo 35. Para los casos de mercancías en transito, se procederá según lo disponga la Ley para el régimen de Aduanas.

CAPITULO VIII

DE LA ESPORTACION DE MERCANCIAS VIA UN AGENTE CONSOLIDADOR DE CARGA

1) VIA AEREA

Artículo 36. El agente consolidador deberá emitir su propio conocimiento de embarque, o en su defecto, la de su agente, además del conocimiento de embarque madre.

Artículo 37. El servicio de Aduanas acepta como bueno y válido el modelo de conocimiento de embarque aéreo, aprobado por la Convención de Varsovia de 1929 y sus modificaciones, y aprobado y publicado, con una modificación, por la Internacional Air Transport Association (IATA), en su resolución 600ma. Publicada en el Manual del Agente de Carga del año 1995. En el anverso del conocimiento de embarque se debe imprimir la razón Social del consolidador o de su agente.

2) VIA MARITIMA

Artículo 38. El agente consolidador podrá emitir su propio conocimiento de embarque, o bien puede presentar los conocimientos de embarques de los agentes representados.

Párrafo: El servicio de Aduanas acepta como bueno y valido el modelo de conocimiento de embarques marítimos aprobado en el Convenio de La Hay de 1924 y sus modificaciones, sin perjuicio de la aceptación del conocimiento de Transporte Multimodal en su primera versión aprobada en 1970.

Artículo 39. La documentación de exportación deberá tramitarse ante la Aduana por la cual se efectuara la salida de las mercancías o por aquella que corresponda. Según lo establece la Ley Vigente para el Régimen de las Aduanas.

3) VIA TERRESTRE

Artículo 40. El agente consolidador podrá emitir su propio conocimiento de embarque o póliza de transporte, o bien podría emitir los mismos conocimientos de embarque de los agentes representados.

Artículo 41. La carga deberá ser llevada a la frontera con la República de Haití acompañada de la documentación establecida por las leyes vigentes.

Artículo 42. El consolidador deberá entregar al oficial de control aduanero en la frontera con la Republica de Haití la orden de embarque debidamente autorizada por la Colecturia de aduanas correspondiente además de copia del conocimiento de embarque madre (Carta de Porte) y del manifiesto general de carga.

4) ASPECTOS GENERALES DEL PROCEDIMIENTO DE EXPORTACION

Artículo 43. Cada embarque deberá ir acompañado de la documentación que establezcan las leyes vigentes.

Artículo 44. El agente deberá reunir toda la carga a ser consolidada en la Zona primaria aduanera por donde se realiza el estibo y posterior embarque, o en cualquier otra área habilitada para tales propósitos por las leyes vigentes para el régimen de las aduanas.

Párrafo: En los casos en que la carga sea estibada fuera de la zona primaria aduanera, el servicio de aduanas deberá realizar las verificaciones físicas de las mercancías, antes del embarque de las mismas.

Artículo 45. Las autoridades de Aduanas podrán verificar tanto las mercancías como el proceso de estibo propiamente dicho.

Artículo 46. El agente consolidador deberá presentar un manifiesto general de carga similar al que hacen los transportistas efectivos de la carga con un detalle de las mercancías que serán embarcadas en cada medio de consolidación, con copia del conocimiento de embarque madre y los conocimientos de embarque hijos, que detallaran también lo que exporta cada embarcador.

Párrafo: En el conocimiento de embarque madre deberá figurar como embarcador, el agente de consolidación local y el consignatario final o agente internacional como consignatario, sin perjuicio de que este siga siendo transportista de la carga.

Artículo 47. El consolidador deberá emitir las ordenes de embarque y presentarlas a las autoridades, adjunto a los demás documentos para que sea autorizada la exportación ante la oficina de aduana correspondiente.

Artículo 48. Las mercancías sujetas a permisos previos a su exportación, serán retenidas por el Servicio de Aduanas hasta el momento en que cuenten con la autorización respectiva del organismo competente.

Artículo 49. El consolidador deberá entregar a la empresa transportista la orden de embarque debidamente autorizada por la Colecturía de Aduanas correspondiente.

Artículo 50. Los agentes de carga actuarán siempre, frente al exportador, en nombre del transportista Efectivo. En tal virtud pueden emitir documentos de transportes o conocimientos de embarques de cada uno de estos medios en sus nombres.

Artículo 51. Los agentes consolidadores responderán ante sus clientes por los daños a la mercancía que les confíen, hasta el monto descrito en el contrato de transporte.

CAPITULO IX
DE LAS SANCIONES A LOS AGENTES DE CARGA Y
CONSOLIDADORES

Artículo 52. Las mercancías no manifestadas detectadas por el servicio de Aduanas antes de su embarque, serán decomisadas según lo establece la Ley vigente.

Artículo 53. El servicio de Aduanas podrá revocar las licencias para actuar como Agente de Carga y como consolidador, en los casos siguientes:

- a) Por incumplimiento reiterado de las obligaciones contraídas con la Dirección de Aduanas.
- b) A solicitud del Concesionario de dichas licencias como agente de carga o consolidador o por quiebra o disolución de la empresa.
- c) Por haber sido condenado el consolidador o agente de carga por contrabando, defraudación fiscal o narcotráfico.
- d) Por insolvencia del concesionario.
- e) Por vencimiento del periodo de vigencia de las fianzas depositadas por el concesionario.
- f) Por comprobarse que haya falseado cualquier documento relativo al transporte o a la mercancía transportada, para beneficio de un tercero, en perjuicio del Estado.
- g) Por cualquier otra causa expresamente establecidas por las leyes vigentes.

Artículo 54. Se procederá a la cancelación definitiva de una licencia para operar como Agente de Carga o como consolidador, cuando este incurra en la violación de la Ley del Régimen de las Aduanas y de las leyes correspondientes al tráfico ilícito y sustancias prohibidas, después de que dicho agente de carga o consolidador sea condenado por un tribunal competente.

Artículo 55. El servicio de Aduanas remitirá a las instancias competentes y sustentadas por las leyes, los casos correspondientes a las violaciones en materia de propiedad intelectual.

CAPITULO X OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 56. La compañía responsable del transporte de la carga hará los reclamos de pago de fletes ante el servicio de Aduanas, mediante una comunicación formal dirigida al Departamentote Subasta de la Dirección General de Aduanas, vía el Director General de Aduanas.

Artículo 57. El servicio de Aduanas incluirá, como parte del precio de subasta de las mercancías, el monto del flete dejado de pagar a la compañía transportista de la mercancía subastada.

Artículo 58. El servicio de Aduanas remitirá a la compañía transportista de la carga, el cheque girado por el comprador de la mercancía subastada por el concepto del flete dejado de pagar.

CAPITULO XI DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 59. Se autorizara la operación como agente o consolidador de carga a todas aquellas empresas establecidas que puedan demostrar que han venido operando por un periodo de tiempo mínimo de un año previo a la fecha de aprobación del presente reglamento.

Artículo 60. A los efectos de probar lo establecido en el artículo transitorio anterior, las compañías establecidas deberán:

- a) Entregar copias de los conocimientos de embarque y/o manifiestos de carga con sellos de recibidos por parte de las colecturías, en una fecha de por lo menos un año antes de la fecha de emisión del presente Reglamento.
- b) Deberá someter su solicitud de aprobación a la Dirección General de Aduanas acompañada de los requisitos establecidos en el artículo 20 del presente reglamento.

Dado en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la Republica Dominicana, a los diez (10) días del mes de marzo del año mil

novecientos noventa y ocho 1998, año 154 de la Independencia y 135 de la Restauración.

ANEXO 6

Aduanas destaca pasos de centros logísticos

Recaudan RD\$1,212 millones y permiten mayor facilitación del comercio



SANTO DOMINGO. Con una recaudación récord de más de RD\$1,212 millones, los centros logísticos comerciales marcan el paso de la Dirección General de Aduanas este año 2017 hacia una nueva estrategia de consolidación regional en la facilitación del comercio, que coloca a las aduanas de la República Dominicana en un sitio de referencia en todo el Caribe.

Son parte de los logros y la visión de una gestión que se ha caracterizado por hacer avanzar a la aduana dominicana a los estándares de servicios y operatividad más altos en toda la región, destacando que la aplicación del régimen logístico trae consigo un aumento significativo de los puestos de empleos y mayores ingresos para el país, convirtiendo a la República Dominicana en el principal centro de distribución del Caribe.

Resultado de esta visionaria política que viene ejecutando el director general, Enrique Ramírez Paniagua, en la DGA, es el hecho de que grandes compañías mundiales hacen sus gestiones para instalar su centro de distribución en territorio dominicano.

Este impulso de los centros logísticos tienen su origen en el Decreto Núm.262-15, firmado por el presidente Danilo Medina, estableciendo el marco legal que regula su funcionamiento en las terminales internacionales de carga que operan en el país.

Precisamente este martes, en el transcurso de una ceremonia encabezada por el director general de Aduanas y realizada en la sede de la institución, siete empresas recibieron sus certificados y licencias como operadores logísticos; a saber: Speedster Global Logistic, Almatrans, Caribetrans, Almadom, IS Services, Almadela y ET Heinsen, representadas por sus principales ejecutivos.

La Gerencia de Centros Logísticos de la Dirección General de Aduanas precisa que la cifra recaudada este año a través del régimen logístico, sobrepasa los RD\$1,212 MM, lo que se ha logrado en sólo 11 meses, estableciendo una recaudación récord por este concepto desde que se pusieron en vigencia nuevas políticas estratégicas para los centros logísticos en el primer trimestre de este 2017.

Conforme a los objetivos definidos en la Estrategia Nacional de Desarrollo 2010-2030 y del presidente Danilo Medina, la idea es convertir a la República Dominicana en el gran centro logístico del Caribe.

De igual manera, pone en evidencia cómo la implementación, estandarización y normalización de todos los procesos y controles de la Gerencia Logística en DGA, ayudan a facilitar el comercio, haciendo que el aumento de las recaudaciones sea un resultado producto de esto, mas no un objetivo.

Las perspectivas para el 2018 es que estos números crezcan a medida que la alianza del sector privado con la DGA vaya en aumento y que las herramientas informáticas que se han implementado en Aduanas continúen agilizandando todos estos procesos.

Aduanas Certifica Empresas como Operadoras Logísticas

Asimismo, la Dirección General de Aduanas (DGA) certificó el pasado martes por primera vez, a siete empresas nacionales como Operadoras Logísticas, en un acto en el que el director general de la institución, Enrique Ramírez Paniagua, resaltó la importancia estratégica de los centros logísticos para la República Dominicana.

La actividad agrupó a representantes empresariales y funcionarios de la Dirección General de Aduanas, en la que coincidieron y formalizaron su compromiso de avanzar y aunar esfuerzos para convertir a la República Dominicana en el gran centro logístico de la región del Caribe.

Ramírez Paniagua afirmó que el desarrollo y la solidez de los centros logísticos en el país, como instrumento de facilitación de comercio internacional, impactará decisivamente en el crecimiento de los empleos y la economía dominicana.

"Vamos por un país mejor para todos, con una buena y mejorada distribución de la riqueza", proclamó el director general de Aduanas. Y agregó que la República Dominicana avanza para colocarse en el mapa mundial como centro logístico.

Las empresas certificadas como operadoras logísticas, en un acto realizado en la sede de la DGA, son Speedster Global Logistic, Mardom/ Almatrans, Caribe Trans, Almadom/Schad, Is Services, Almadela y ET Heinsen.