



*Ministerio Público de la Nación*  
*Procuraduría de Criminalidad Económica y Lavado de Activos*  
*Área Operativa de Delitos Tributarios y Contrabando*  
*(PROCELAC)*

Buenos Aires, 2 de agosto de 2013.-

**Al titular de la Fiscalía Federal N° 2 de Santa Fe**

**Dr. Walter Rodríguez**

**Secretaría a cargo del Dr. Ignacio Páez de la Torre**

**S / D**

Tenemos el agrado de dirigirnos al Sr. Fiscal Federal, respectivamente, en carácter de Fiscal General Subrogante de la Procuración General de la Nación a cargo de la Procuraduría de Criminalidad Económica y Lavado de Activos (PROCELAC) y Coordinador del Área Operativa de Delitos Tributarios y Contrabando; sita en la calle 25 de Mayo 179, 1° piso, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (teléfono 011-4331-4855), en el marco del legajo N° 1106-C-13 de nuestro registro, caratulado “*Pedido de colaboración de la Fiscalía Federal N° 2 de Santa Fe*”; a fin de hacerle saber el resultado del análisis de las cuestiones puestas en conocimiento de esta Procuraduría por parte del Dr. Paéz de La Torre mediante la remisión de un correo electrónico de fecha 1° de julio del corriente año a la casilla oficial de esta dependencia.

**I. INTRODUCCIÓN – MARCO NORMATIVO**

Previo a realizar un análisis pormenorizado de las cuestiones sometidas a estudio de esta Procuraduría, es preciso mencionar que la prevención y persecución de maniobras de contrabando en el marco de operaciones de tránsito aduanero terrestre y, en especial, cuando se trata de tránsitos internacionales, se destaca por su complejidad.

Ello es así, toda vez que este tipo de operaciones se da en el contexto de un proceso de homogeneización legislativa entre los países de la región que involucra la aplicación de compromisos internacionales destinados a garantizar una mayor fluidez en el movimiento transfronterizo de mercancías, a costa de una menor rigurosidad en la verificación de la mercadería que transita por el territorio de los Estados signatarios.

Frente a ello, creemos necesario reseñar el actual marco normativo que rige en la materia, para posteriormente abocarnos a la calificación jurídica que revisten, a nuestro criterio, las maniobras perpetradas bajo esta modalidad.

Además, se tratarán cuestiones relativas a la competencia para su investigación y las posibles medidas probatorias que pueden resultar de utilidad a efectos de lograr una investigación exitosa.

Es así que, como primer concepto, destacamos que bajo el régimen de tránsitos aduaneros internacionales<sup>1</sup> las mercancías sujetas al control aduanero son transportadas de un recinto aduanero a otro en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras de acuerdo con arreglos bilaterales o multilaterales<sup>2</sup>.

Por *destinación suspensiva de tránsito de exportación*<sup>3</sup> se define a aquélla en virtud de la cual la mercadería de libre circulación en el territorio aduanero, que fuere sometida a una destinación de exportación en una aduana, puede ser transportada hasta otra aduana del mismo territorio aduanero, con la finalidad de ser exportada desde esta última. Entendemos que **son éstas las destinaciones sobre las cuales versa la presente colaboración**, en tanto, de acuerdo al correo electrónico recibido de parte de la Fiscalía Federal N° 2 de Santa Fe, las causas referidas al tema que tramitan en dicha jurisdicción involucran mercaderías en tránsito desde Chile hacia Brasil.

De otro lado, las *destinaciones suspensivas de tránsito de importación* son operaciones aduaneras que tienen por fin posponer la oportunidad del ingreso a plaza de una mercadería que se encuentra en viaje, de modo tal que, en lugar de llevarse a cabo en la aduana por la que dicha carga ingresó al país, la destinación a consumo se produce sólo cuando las mercancías arriban a la aduana de destino final (que incluso puede estar en un tercer país).

La consecuencia más importante de la aplicación del régimen de tránsito de importación es que la mercadería ingresada bajo el mismo no está sujeta a la imposición de tributos -con excepción de las tasas retributivas de servicios- hasta que se la documenta en la aduana de destino final<sup>4</sup>.

### **1) Clases de tránsitos**

**a) *Tránsito directo***: el transporte de la mercadería atraviesa el país (desde una aduana de entrada hasta una aduana de salida), a fin de ser exportada. No ingresa a plaza en ningún punto del trayecto<sup>5</sup>. La exportación de la mercadería no está sujeta a la imposición de tributos que gravan la exportación para consumo, con excepción de las tasas retributivas de servicios<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> En el Código Aduanero se incluye a este tipo de operaciones en la categoría de “destinaciones suspensivas de tránsito de importación” (C.A., art. 296), las que son denominadas de ese modo por oposición a las destinaciones “definitivas” de importación para consumo, siendo estas últimas aquéllas en las que el ingreso de la mercadería se hace con la intención de que pueda permanecer indefinidamente dentro del territorio aduanero (C.A.; art. 233), lo que conlleva la aplicación de las prohibiciones de carácter económico y los derechos de importación, que por lo general no rigen para las destinaciones suspensivas.

<sup>2</sup> De conformidad con la definición prevista en el Anexo I (“Aspectos Aduaneros”), capítulo I art. 1, inc. 18 del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre, incorporado a la legislación argentina a través de la Resolución 263/90 de la Subsecretaría de Transporte (fecha el 16/11/90).

<sup>3</sup> C.A., art. 374 y siguientes.

<sup>4</sup> C.A., art. 304.

<sup>5</sup> C.A., art. 297, inc. a).

<sup>6</sup> C.A., art. 305.



*Ministerio Público de la Nación*  
*Procuraduría de Criminalidad Económica y Lavado de Activos*  
*Área Operativa de Delitos Tributarios y Contrabando*  
*(PROCELAC)*

**b) Tránsito interior:** el transporte de la mercadería se realiza desde una aduana de entrada hasta otra aduana, a fin de ser sometida en ésta a una ulterior destinación suspensiva de importación o a una importación para consumo. A esta última aduana se la denomina aduana interior<sup>7</sup>.

Cualquiera sea su tipo, la normativa establece que **los tránsitos poseen un plazo de vencimiento**, el cual es fijado mediante un itinerario de acuerdo a la distancia entre las aduanas de entrada/salida<sup>8</sup>.

Transcurrido **un mes** de operado el vencimiento sin que haya arribado el medio transportador que trasladaba la mercadería objeto del tránsito a la aduana de salida, el servicio aduanero presumirá a los efectos tributarios, que la misma fue importada para consumo<sup>9</sup>. El mismo concepto se tendrá en caso de faltar mercadería en el total de la carga<sup>10</sup>.

**2) Documentación respaldatoria de las operaciones de tránsito**

En este punto, es preciso hacer una breve referencia a la documentación obrante en las operaciones de tránsitos aduaneros terrestres, para posteriormente abocarnos a la investigación de los hechos derivados del contrabando de mercadería bajo esta modalidad.

Creemos, en este sentido que es importante reseñar estos elementos, ya que es trascendental a la hora de decidir a qué organismo se puede requerir información, qué tipo de documentación es importante obtener para acreditar una hipótesis de contrabando, sin que ello implique que la investigación insume un tiempo excesivo.

**a) *Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA)***

A partir de la entrada en vigencia del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre suscripto en 1990 –en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)- por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, se estableció el uso de un **documento único** para todos los países adheridos al mismo.

---

<sup>7</sup> C.A., art. 297, inc. b)

<sup>8</sup> Cfr. art. 319 del C.A. y 11 del Anexo I de la Res. ANA 2382/91. Asimismo, en el Anexo VII de la Resolución Gral. 898/2000 de la AFIP se incluye un cuadro detallando los plazos de los tránsitos vía terrestre.

<sup>9</sup> De conformidad con lo establecido en el art. 311 del C.A., esta presunción no admite prueba en contrario. En el mismo artículo se aclara, asimismo, que la referida presunción se establece “al solo efecto tributario”.

<sup>10</sup> C.A., art. 310. En estos casos, el transportista –o su agente- se considerará deudor principal de las obligaciones tributarias y responsables subsidiarias del pago en forma solidaria a los cargadores, los que tuvieran derecho a disponer de la mercadería y a los beneficiarios del régimen (art. 312 del C.A.). Si, por otra parte, el medio de transporte arribase dentro del mes siguiente al vencimiento, se aplica una multa al transportista del 1% del valor en aduana de la mercadería por cada día de retardo (art. 320 del C.A.).

En efecto, en el Anexo I (“Aspectos Aduaneros”) de dicho acuerdo, se prevé la aplicación de la “Declaración de Tránsito Aduanero Internacional” (DTA), disponiéndose que “*Para todos los efectos, la declaración DTA hará las veces de manifiesto de las mercancías y por lo tanto no se exigirá otro documento para cumplir con dicho trámite.*”<sup>11</sup>

Estos aspectos fueron reglamentados en la Argentina en la Resolución ANA N° 2382/91 y sus modificatorias<sup>12</sup>, en las que **se prevé la utilización del “Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero” (MIC/DTA) para todas las operaciones de transporte internacional de cargas por carretera.**

#### ***b) Carta de Porte Internacional (CRT)***

Como complemento al MIC/DTA, el art. 28 del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre prevé la obligatoriedad del uso de la **Carta de Porte Internacional (CRT)** para las operaciones de transporte internacional por carretera.

Se trata de un contrato de transporte que –a diferencia del MIC/DTA– **no es llenado por** el cargador de la mercadería sino por **el transportista**<sup>13</sup>.

Contiene, en reglas generales, la misma información que el MIC/DTA (en especial en lo referido a la descripción genérica de las mercancías transportadas), a excepción de la información referida a las aduanas intervinientes y el plazo del tránsito.

#### ***c) Documentación complementaria***

Se suele solicitar que además de los dos documentos antes mencionados (MIC/DTA y carta de porte internacional) se adjunten las facturas comerciales que amparan la operación objeto del transporte.

<sup>11</sup> Cap. VIII, art. 16, inc. 3 del Anexo I del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre.

<sup>12</sup> El original ANEXO I fue aprobado por Resolución ANA N° 2382/1991 (B.O. 2/1/1992). Luego, se introdujeron modificaciones y agregados al mismo por normas de diferentes organismos y jerarquías, lo cual denota una **gran dispersión de legislación referida al tema**, dificultándose de este modo la comprensión del universo jurídico que rige a las operaciones de tránsitos internacionales. Estas normas son, al presente, las siguientes Resoluciones ANA N° 2545/92 (17/12/92), 2783/1992 (B.O. 12/1/93), 458/1993 (B.O. 17/3/93), 913/1993 (B.O. 13/5/93), 1565/1993 (B.O. 6/7/93), 141/1994 (B.O. 27/1/94), 790/1994 (B.O. 13/1/94), 3750/1994 (B.O. 2/1/95), 4290/1995 (B.O. 7/12/95), 1172/1996 (B.O. 17/4/96), 2435/1996 (B.O. 22/7/96), 2635/1996 (B.O. 31/7/96), 1075/1997 (B.O. 11/4/97), 1666/97 (B.O. 13/5/97); en las Resoluciones Generales de la AFIP Nros. 6/1997 (B.O. 25/7/97), 428/1997 (B.O. 23/1/98), 628/1999 (B.O. 14/7/99), 730/1999 (B.O. 2/12/99), 2119/2006 (B.O. 7/9/06), 2309/2007 (B.O. 11/9/07), 2629/2009 (B.O. 22/6/09), 2846/2010 (B.O. 7/6/2010), 3012/2011 (B.O. 13/1/11); en las Notas Externas DGA N° 1/2004 (21/9/04), 4/2006 (9/3/2006), 52/2006 (10/10/06), 9/2007 (16/2/2007), 96/2008 (5/11/08), 25/2009 (19/3/09), 48/2009 (2/6/2009); en la Resolución Conjunta AFIP-Sec. De Transporte N°2494/2008-709/2008 (26/9/2008) y en la Resolución SENASA N° 191/2011 (28/4/2011). Ver asimismo, como legislación relacionada con el tema, RG ANA 7/1997, 244/1997; RG AFIP N° 1513/03, 1849/05 (que incorpora las disposiciones de la Res. MERCOSUR N° 17/04), 1849/05 y 2169/06 y Notas externas AFIP 27/06 y 32/06.

<sup>13</sup> Pablo Medrano ( “*Delito de Contrabando y Comercio Exterior*”, Ed. Lerner, Buenos Aires, 1991, págs. 72/73) explica que la Carta de porte rodoviaria y para transporte terrestre por automotor es un documento de embarque confeccionado por las compañías cargadoras que utilizan la vía terrestre por ferrocarril o camión, y constituye una prueba para su tenedor legítimo sobre los siguientes puntos: propiedad de la mercadería; haber celebrado un contrato de transporte y que los bienes han sido recibidos a bordo del medio transportador.



Ministerio Público de la Nación

Procuraduría de Criminalidad Económica y Lavado de Activos

Área Operativa de Delitos Tributarios y Contrabando

(PROCELAC)

**d) Requisitos documentales para registrar ante el servicio aduanero una operación de tránsito terrestre de importación**

En cuanto a la documentación a presentar ante la aduana *al momento de ingresar la mercadería “en tránsito” a territorio argentino*, el art. 298 del Código Aduanero prevé que “*salvo disposición especial en contrario*”, la solicitud de destinación de tránsito de importación debe regirse por lo dispuesto en el art. 234 del código; esto es: por el régimen establecido para la destinación de importación a consumo<sup>14</sup>.

Esta disposición fue reglamentada, entre otras normas, por la Resolución General N° 285/98 de la AFIP, en la que se estableció, como principio general<sup>15</sup>, que las destinaciones suspensivas de tránsito terrestre de importación debían ser oficializadas mediante una declaración detallada (TR/DUA)<sup>16</sup>, que debía incluir una descripción pormenorizada de las mercancías objeto de la operación.

Sin embargo, en el artículo 4° de la referida resolución se exceptuó de tal obligación a “...*las mercaderías que arriben al territorio aduanero al amparo del Manifiesto Internacional de Carga*<sup>17</sup> (MIC/DTA [...]) y las mercaderías que se destinen en Tránsito de Importación a las Aduanas domiciliarias...”. En estos supuestos, la declaración detallada de tránsito (TR/DUA) puede ser reemplazada por

<sup>14</sup> El art. 234 establece que: “1.- *La solicitud de destinación de importación para consumo debe formalizarse ante el servicio aduanero mediante una declaración efectuada: a) Por escrito, en soporte papel, con constancia de la firma del declarante y el carácter en que éste lo hace; o b) Por escrito, a través del sistema informático establecido por la Administración Federal de Ingresos Públicos, en cuyo caso éste, sin perjuicio del trámite del despacho, exigirá la ratificación de la declaración bajo la firma del declarante o de la persona a quien éste representare, salvo que el sistema permitiera la prueba de la autora de la declaración por otros medios fehacientes; o c) Verbalmente o mediante la simple presentación de los efectos cuando se tratara de regímenes especiales que tuvieran contemplada esta manera de declaración.*

2.- *La declaración a que se refiere el apartado 1 incisos a) y b) debe indicar toda circunstancia o elemento necesario para permitir al servicio aduanero el control de la correcta clasificación arancelaria y valoración de la mercadería que se trate.*

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

4.- *En el supuesto en que el declarante hubiera hecho uso de la solicitud contemplada en el apartado 3, el servicio aduanero dentro del plazo de CINCO (5) días, se expedirá con los elementos aportados por el declarante y los que tuviera a su disposición. Contra dicho acto procederá la impugnación prevista en el artículo 1053 de este Código.”*

<sup>15</sup> Art. 1° de la Resolución General 285/98 de la AFIP.

<sup>16</sup> El Documento Único Aduanero (DUA) de tránsito (TR/DUA) fue sancionado en las Resoluciones ANA Nros. 244/97, 2624/97 y 2626/97, en las que se aprobó el uso y contenido del formulario OM-1993/3.

<sup>17</sup> Cabe destacar, al respecto, que tratándose de tránsitos internacionales terrestres, y siendo que todos los países que limitan con la Argentina son signatarios del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre, en principio la totalidad de las operaciones de este tipo estarán amparadas por MIC/DTA.

la denominada “Declaración Sumaria de Tránsito” (TRAS)<sup>18</sup>, que sólo requiere una descripción genérica de la mercadería (art. 8° de la Res. Gral. 285/98).

Por consiguiente, en la **actualidad sólo deben presentar declaraciones detalladas los tránsitos terrestres que se efectúen entre dos jurisdicciones aduaneras ubicadas dentro del territorio de la Argentina.**

Para el resto de las operaciones solo se requiere una declaración simplificada de tránsito, prevista en la Resolución General 1513/2003 de la AFIP, en cuyo Anexo I se establece que respecto de la mercadería transportada deberá declararse “*UN (1) sólo ítem comprensivo de toda la mercadería con el detalle establecido en el MANI como información adicional*”. No se requiere encuadrar las mercancías en ninguna posición arancelaria, debiendo consignarse en el campo correspondiente el código 0000.00.00.000 (contenedor en tránsito).

La única exigencia relacionada con la naturaleza de la mercadería es responder a las preguntas planteadas por el sistema informático consignando si se trata de mercadería prohibida o que requiera de la intervención de un tercer organismo. Tampoco se exigen mayores detalles respecto del valor FOB, las unidades declaradas, el peso de la mercadería<sup>19</sup> o los valores de flete y seguro<sup>20</sup>.

***e) ¿Cómo se oficializan las declaraciones (detalladas o sumarias) referidas a una operación de tránsito?***

Se lleva a cabo en el marco de la gestión del trámite del manifiesto de importación (MANI) ante la aduana, ocasión en que deben presentarse los documentos de transporte requeridos por la normativa vigente (MIC/DTA y carta de porte internacional).

Así las cosas, al finalizar el trámite ante la aduana de ingreso debieran encontrarse, en la carpeta correspondiente al tránsito, ejemplares del MIC/DTA y de la carta de porte internacional, impresiones del sistema MARIA de la declaración del tránsito (TR/DUA o TRAS) y, en su caso, copias de las facturas comerciales o incluso de la lista de empaque detallando el contenido de la carga (éstas últimas no son obligatorias).

Asimismo, al arribarse a la aduana de destino el declarante debe efectuar en el sistema MARIA la transacción denominada “Registro de Manifiesto Proveniente de Tránsitos”, generando de ese modo un “manifiesto registrado”<sup>21</sup>, el que contendrá “...[los] *datos conformados procesados por el Servidor Central a*

---

<sup>18</sup> Prevista en las Resoluciones ANA Nros. 258/93, 630/94 y 970/95.

<sup>19</sup> En el título “*Montos, unidades y cantidades*” se establece que “*Se debe declarar el monto **FOB** del ítem coincidente con el de carátula, en **UNIDADES DECLARADAS** la misma cantidad que las unidades **ESTADISTICAS**, y en cantidad los **KILOGRAMOS** establecidos en el MANI*”.

<sup>20</sup> En el rubro “Montos”, se prevé que se declaren los valores FOB, flete y seguro por el total de la operación.

<sup>21</sup> conforme lo dispuesto en el Anexo III, artículo 3.1.1, primer párrafo, de la Resolución General 898/2000 de la AFIP.



*Ministerio Público de la Nación*  
*Procuraduría de Criminalidad Económica y Lavado de Activos*  
*Área Operativa de Delitos Tributarios y Contrabando*  
*(PROCELAC)*

*partir de la información recibida desde los registros efectuados en los nodos de la Aduana de Ingreso”.*

Una vez arribado el transporte a la Aduana de Destino –e ingresado dicho arribo en el sistema MARIA- le corresponde al servicio aduanero “recuperar” el manifiesto terrestre original<sup>22</sup>, tras lo cual el interesado puede proceder a la “presentación de la carpeta” (del tránsito), lo que sólo puede ocurrir cuando el medio de transporte se encuentre a la vista del servicio aduanero. A tal efecto, el interesado debe presentar toda la documentación prevista en las normas vigentes (MIC/DTA, carta de porte, etc.), indicando la fecha cierta del arribo del transporte<sup>23</sup>.

Al respecto, el artículo 3.1.1. del Anexo III de la Resolución General N° 898/2000 de la AFIP destaca que “...*sin completar este trámite no podrá ser registrada ningún tipo de destinación sobre la mercadería...*”<sup>24</sup>, y aclara que “*La responsabilidad respecto de los datos registrados en el manifiesto replicado en la Aduana de Destino, será del Declarante en la Aduana de Ingreso/Registro*”. Ello, en virtud de que éste último manifiesto “...*no es más que una imagen informática del que fuera declarado en la Aduana de Ingreso al Territorio Aduanero*”.

***e) Tránsitos aduaneros en el MERCOSUR***

De conformidad con lo establecido en la Resolución MERCOSUR 17/04<sup>25</sup>, las operaciones de tránsito aduanero internacional que se lleven a cabo al amparo de los MIC/DTA en el ámbito del MERCOSUR deben informatizar el contenido de ese documento<sup>26</sup>.

A tal efecto, el transportador o su representante legal deben registrar informáticamente la declaración relativa a la operación, consignando una serie de datos<sup>27</sup> que surgen del MIC/DTA y de la Carta de Porte Internacional<sup>28</sup>, como así también una “ruta informática” comprendida por la secuencia de datos relativos al país, ciudad, aduana, etc. que corresponden al itinerario que seguirá el medio de transporte<sup>29</sup>. Una vez registrada informáticamente, la información del MIC/DTA y de la Carta de Porte Internacional quedan a resguardo en las aduanas que atraviesa el tránsito y hacen las veces de “tornaguía electrónica” durante todo el trayecto de la “ruta informática”<sup>30</sup>.

---

<sup>22</sup> Anexo III, art. 3.1.1., tercer párrafo, de la Resolución General 898/2000 de la AFIP. Cabe aclarar que este recupero puede efectuarse antes en caso de que ello sea solicitado por el interesado.

<sup>23</sup> *Ibíd.*, art. 3.1.2.

<sup>24</sup> Resaltado en el original. Esto implica que en caso de no completarse el referido trámite, la mercadería no puede ser sacada a plaza ni tampoco remitida en un nuevo tránsito.

<sup>25</sup> Incorporada a la ley argentina por la Resolución General 1849/05 de la AFIP

<sup>26</sup> Art. 2° del Anexo de la Res. 1849/05.

<sup>27</sup> enumerados en el Apéndice I de la Res. Gral. 1849/05

<sup>28</sup> *Ibíd.*, art. 9°, inc. 1.

<sup>29</sup> *Ibíd.*, art. 12°.

<sup>30</sup> *Ibíd.*, art. 24°, inc. 2.

### ***f) Régimen de control de las operaciones de tránsito***

En este sentido, el art. 317 del Código Aduanero establece que el servicio aduanero “...adoptará las medidas tendientes a asegurar que la mercadería sometida al régimen de tránsito de importación sea la misma que la que arribe a la aduana de salida o interior, según correspondiere.”. A tal efecto, “...el servicio aduanero podrá disponer la utilización de sellos y precintos aduaneros, el empleo de custodia aduanera u otras medidas de control, siempre que fueran necesarios.” (art. 318 del C.A.).

Por otra parte, el Anexo I - (“Aspectos aduaneros”), cap. VIII, artículo 14, inc. 2º- del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre dispone que las autoridades de la aduana de partida deban controlar que el DTA se encuentre en regla, que las mercancías correspondan en naturaleza y número a las especificadas en la declaración y que se hayan adjuntado todos los documentos necesarios para la operación. En ese orden de ideas, el inc. 4º del citado artículo reconoce el derecho general de las aduanas de partida de proceder al examen de las mercaderías, pero establece, a la vez, que éstas deberán limitarse “en la medida de lo posible” a efectuar ese examen por el sistema de muestreo.

En cuanto a las aduanas de “paso de frontera” (por las que el tránsito ingresa o egresa a/o desde un determinado territorio), los arts. 15, inc. 1º y 16, inc. 2º acápites a) y b) del referido Anexo y capítulo disponen que éstas deben limitarse a refrendar la declaración del DTA y controlar que la unidad de transporte no haya sido objeto de manipulaciones no autorizadas.

Por otro lado, la Resolución MERCOSUR 17/04 (Resolución General 1849/05 de la AFIP) establece que cada estado parte arbitrará las medidas necesarias a efectos de realizar controles que establezcan la veracidad y consistencia entre la documentación de las operaciones y los registros informáticos<sup>31</sup>.

Asimismo, y a efectos de asegurar un control más estricto, los tránsitos terrestres **deben efectuarse por las rutas previamente autorizadas por el servicio aduanero, no pudiendo desviarse de las mismas sin justa causa.**

## **II. PRINCIPALES MANIOBRAS CON TRÁNSITOS**

No obstante lo dispuesto en la normativa aduanera precedentemente reseñada en cuanto a la instauración de mecanismos para prevenir las maniobras de contrabando mediante tránsitos terrestres, lo cierto es que las restricciones impuestas al control aduanero de las mercaderías sujetas a este régimen (en aras de una mayor fluidez en el movimiento de las mismas a través de los territorios aduaneros de los países de la región) han dado pie a la aparición de varias modalidades de contrabando que sacan ventaja de esa circunstancia. Entre estas, las principales son las siguientes:

---

<sup>31</sup> Art. 23 del Anexo de la Resolución General 1849/2005 de la AFIP, que incorpora la Res. MERCOSUR 17/05 a la legislación argentina.





*Ministerio Público de la Nación*

*Procuraduría de Criminalidad Económica y Lavado de Activos*

*Área Operativa de Delitos Tributarios y Contrabando*

*(PROCELAC)*

- 1) Declaración de mercadería distinta de la cargada (calidad/cantidad de bultos).
- 2) Sustitución de mercadería de altos aranceles por otra de bajo/nulo arancel.
- 3) Subfacturación.
- 4) Cambio del origen de la mercadería.
- 5) Sustracción de la mercadería del control aduanero mediante auto-robo o falsa acreditación del “cumplido” del tránsito.

**a) Elementos comunes a las hipótesis delictivas señaladas**

En primer término cabe señalar que todos estos casos tienen en común el uso de una operación suspensiva de tránsito aduanero **como medio** para cometer el delito de contrabando, lo que constituye el ardid inicial destinado a burlar el control aduanero (ya que la realización del tránsito sólo funciona como medio para lograr la salida a plaza de la mercadería involucrada sin pagar tributos o pagando una cantidad menor de la que corresponde legalmente). Este primer ardid, al que podríamos calificar como “genérico”, se combina usualmente con otro consistente en la declaración engañosa de la mercadería involucrada en el tránsito.

**b) Breve descripción de las maniobras**

**1. *Declaración de mercadería distinta de la cargada (calidad/cantidad de bultos) / Sustitución de mercadería de altos aranceles por otra de bajo/nulo arancel.***

En estos dos supuestos se incluye en la documentación respaldatoria del tránsito una descripción que comprende o corresponde a la configuración que tendrá la carga *en el momento en que pueda ser objeto de una verificación*. Esto es: cuando el interesado pretenda sacarla a plaza presentando una destinación a consumo a su respecto, o cuando se sospeche que las mercancías puedan ser revisadas al atravesar una determinada aduana. En la mayoría de los casos, la carga declarada (que es la que se encontrará en el medio de transporte en oportunidad de ser revisado) consiste en mercadería de escaso valor y baja o nula carga arancelaria.

Sin embargo, lo usual en este tipo de maniobras es que al momento de ingresar en territorio argentino la carga real sea muy distinta tanto a la declarada en la documentación como a la que se presenta a revisión del servicio aduanero al finalizar el tránsito. Por lo general, la operatoria ilícita con tránsitos involucra cargas de alto valor y carga arancelaria, como por ejemplo telas o prendas de vestir -que no provengan del MERCOSUR<sup>32</sup>-, productos electrónicos o de computación, etc.

---

<sup>32</sup> La mercadería producida en el MERCOSUR recibe un tratamiento arancelario preferencial en los países pertenecientes a dicha comunidad económica.

En estos supuestos, entonces, **la maniobra consiste en descargar, en algún punto del trayecto, la mercadería real y de alto valor (que, de ese modo, es ingresada a plaza ilegalmente, sin abonar los aranceles correspondientes) y sustituirla por las mercancías de bajo precio y carga arancelaria que se han hecho figurar en el MIC/DTA y su documentación complementaria.** También se han registrado casos en los que la mercadería es desviada hacia un depósito no autorizado en el que se la descarga, al tiempo que –con la complicidad de algún funcionario aduanero- se registra en el sistema MARÍA el “cumplido” del tránsito (esto es, el supuesto arribo del vehículo en el depósito fiscal o aduana que tenía como destino final).

No obstante que en la normativa reseñada precedentemente se contempla la utilización de precintos aduaneros para evitar, justamente, la maniobra antes descripta, la realidad marca que dichos precintos no garantizan adecuadamente la integridad de la carga, puesto que -como ha quedado demostrado en varios casos investigados con intervención de esta Área Operativa de la PROCELAC- existen métodos efectivos de descargar los medios de transporte sin vulnerarlos ni dejar huella alguna (violación de precintos o –sobre todo- manipulación de los pernos de las puertas del transporte), y en un tiempo lo suficientemente breve como para evitar demoras que despierten sospechas. A lo que cabe añadir que en los casos en los que se hace constar en el sistema informático MARÍA el “cumplido” de un tránsito terrestre jamás concretado, los precintos se tornan completamente inservibles.

Esta circunstancia implica, como puede apreciarse, una vulnerabilidad importante, desde que en virtud de la normativa vigente las mercaderías en tránsito amparadas por un MIC/DTA sólo pueden ser objeto de reconocimientos o exámenes físicos de las aduanas de tránsito cuando los precintos hayan sido violados o exista presunción fundada de la existencia de la comisión de alguna irregularidad, como por ejemplo cuando se adviertan huellas de manipulación de los pernos<sup>33</sup>.

Asimismo, la sustitución de la mercadería puede efectuarse también dentro de un depósito fiscal que aparezca como punto intermedio entre dos operaciones de tránsito (el primero desde la aduana de ingreso hasta el depósito, el segundo desde allí a la aduana de salida) o como punto de destino final de un tránsito efectuado al sólo efecto de trasladar la carga hacia ese depósito. En la primera variante, tras el segundo tránsito se saca a plaza la mercadería (que ya ha sido reemplazada por otra de nulo valor y carga arancelaria) o simplemente se introduce otra destinación de tránsito para recomenzar el circuito. En la segunda, tras retirar ilegalmente la verdadera carga, se deja vencer el plazo para darle una nueva

---

<sup>33</sup> Cabe destacar que la detección de huellas de manipulación de los pernos no es simple, requiriéndose conocimientos específicos y un examen minucioso del medio de transporte.



*Ministerio Público de la Nación*  
*Procuraduría de Criminalidad Económica y Lavado de Activos*  
*Área Operativa de Delitos Tributarios y Contrabando*  
*(PROCELAC)*

destinación a la mercadería de modo que ésta sea pasada informáticamente a rezago por el sistema MARIA.

**2. Subfacturación y cambio del origen de la mercadería**

En estos casos las maniobras consisten, por lo general, en organizar una serie de tránsitos a través de terceros países de modo tal que las mercancías atraviesen una o más zonas francas, en las que se “modifica” su procedencia para hacerlas pasar, por ejemplo, como originarias del MERCOSUR (sin arancel o con arancel mínimo) o se interpone un falso proveedor que emite una factura por un valor menor al real. Una vez concretada dicha modificación, la mercadería reingresa al territorio nacional y es sacada a plaza documentando los precios u orígenes falsos, de modo de restringir o evitar el pago de aranceles.

**3. Auto-robo de la mercadería**

Entendemos que esta maniobra es la señalada por la Fiscalía Federal de Santa Fe en el correo electrónico por el cual se inicia esta colaboración, por lo cual creemos útil mencionar las aristas principales de este tipo de conductas y, principalmente, las dificultades que se dan en torno a su calificación jurídica, que se deriva principalmente de la subsunción de las mismas en varios tipos penales, para posteriormente abocarnos a la jurisdicción que creemos competente para su juzgamiento.

Consiste en simular la sustracción de la carga por parte de sujetos vulgarmente conocidos como “piratas del asfalto”, formulando una denuncia ante las autoridades policiales (la cual será, en consecuencia, ideológicamente falsa).

Habrà de destacarse, además, que lo usual en esta clase de maniobras es declarar valores inferiores respecto de la mercancía de modo tal de restarle importancia a la supuesta sustracción y reducir el monto a pagar en caso de que el servicio aduanero decida ejecutar las garantías que deben constituirse en relación con la carga “en tránsito”. Otra forma de evitar esta contingencia es utilizando como transportistas y declarantes a firmas radicadas en el extranjero, lo que dificulta o impide que se accione judicial o administrativamente a su respecto.

Más allá del valor que se declare para la mercadería, lo cierto es que **la modalidad señalada en este punto es una de las tantas que permiten el ingreso a plaza de mercadería sin nacionalización**. Es frecuente, entonces, que se simule un robo de mercadería (que se encuentra en tránsito de importación o exportación, circulando por el territorio de nuestro país) para introducirla a plaza sin abonar los tributos correspondientes, con lo cual consideramos útil brindar al Sr. Fiscal, a través de la remisión de este documento, herramientas investigativas que le permitan detectar tempranamente los ardidés desplegados con el fin de burlar el control del

servicio aduanero y no solamente dirigidos a la comisión de delitos comunes (robo de la mercadería, privación ilegítima de la libertad de los conductores de los camiones que las transportan, etc.)

**c) Operaciones “sensibles”**

El carácter de “sensible” de ciertas maniobras para que se configure el delito de contrabando mediante la utilización de tránsitos comprende especialmente a las siguientes:

**1. Operaciones que involucran el paso por zonas francas, ubicadas en la Argentina o en los países limítrofes<sup>34</sup>**

Al no formar parte del “territorio aduanero”, la zona franca queda excluida de la aplicación de aranceles tanto a la introducción como a la extracción de mercadería, así como tampoco se aplican en dicho ámbito las prohibiciones, salvo aquellas que fueran de carácter no económico (tales como las establecidas por razones sanitarias, de seguridad, moralidad, etc.)<sup>35</sup>.

**2. Operaciones en las que intermedian sociedades “fantasma” o “de cartón”**

También cabe adjudicarle el carácter de “operación sensible” a aquellas en las que las firmas que documentan o declaran la mercadería son nuevas (menos de un año, sin respaldo financiero aparente) y/o cuando parecen ser del tipo de sociedades usualmente denominadas “de cartón”. Indicio de esto último es la intervención de esas firmas en operaciones involucrando muchos tipos distintos de mercadería, o la importación o exportación de mercadería que no guarda relación con el objeto social de la firma de que se trate.

Esta sospecha se acentúa cuando las empresas remitentes y consignatarias de un tránsito internacional son del exterior, ya que dicha circunstancia dificulta su control y las pone a salvo del control del Fisco y/o de posibles sanciones pecuniarias.

**3. Operaciones que involucran a mercadería de alta carga arancelaria o con ingreso prohibido**

De acuerdo con la experiencia recogida por esta oficina, **la mayoría de las maniobras de contrabando con tránsitos tienen por objeto el ingreso ilícito al país de este tipo de mercaderías.**

Debe destacarse, sin embargo, que habida cuenta de que la normativa que rige a los tránsitos internacionales habilita en cierto modo la confección de los MIC/DTA con declaraciones vagas o ambiguas respecto de las características de la

---

<sup>34</sup> El concepto de “zona franca” se encuentra definido en el art. 590 del Código Aduanero como “...un ámbito dentro del cual la mercadería no está sometida al control habitual del servicio aduanero y su introducción y extracción no están gravadas con el pago de tributos, salvo las tasas retributivas de servicios que pudieren establecerse, ni alcanzadas por prohibiciones de carácter económico”.

<sup>35</sup> Cfr. Vidal Albarracín, Héctor Guillermo: “Delitos Aduaneros”, cit., pág. 59 (énfasis eliminado).



*Ministerio Público de la Nación*  
*Procuraduría de Criminalidad Económica y Lavado de Activos*  
*Área Operativa de Delitos Tributarios y Contrabando*  
*(PROCELAC)*

carga (como se dijo más arriba, no es obligación declarar posición arancelaria, pudiendo realizarse manifestaciones genéricas, bultos que incluyen otros bultos, etc.) no cabe descartar la posibilidad de que la mercadería sea declarada de modo tal que dificulte al servicio aduanero detectar las características señaladas con la simple lectura de la documentación presentada en amparo de la operación.

**III) METODOLOGÍA PARA LA INVESTIGACIÓN DE HECHOS DE CONTRABANDO MEDIANTE TRÁNSITOS TERRESTRES**

**1. Consideraciones previas: necesidad de reserva**

Habiéndose reseñado ya la normativa aplicable a las operaciones de tránsito terrestre, así como las principales modalidades de contrabando vinculadas a la misma y los tipos penales en las que encuentran adecuación típica, corresponde adentrarse en el análisis de las medidas de investigación que pueden servir para perseguir eficientemente este tipo de delitos.

En ese orden de ideas, es imprescindible destacar, en primer término, la importancia fundamental que tiene el **mantenimiento del mayor nivel de reserva posible durante las etapas críticas de la pesquisa**, esto es, las que preceden a los allanamientos, las indagatorias o cualquier otra medida que implique la toma de conocimiento por parte de los imputados de que éstos están siendo investigados.

Un paso esencial para lograr el nivel de confidencialidad requerido para llevar adelante una investigación eficiente consiste en lograr el mayor hermetismo posible (es decir, procurar a que quede dentro de la esfera de la fiscalía y/o el juzgado a cargo de la pesquisa), limitando –en la medida de lo posible– el recurso a entes externos para recolectar información.

En tal sentido, se advierte que dada la naturaleza de las relaciones comerciales y/o de control entre los distintos operadores del sector de comercio exterior (importadores, despachantes, personal aduanero, fuerzas de seguridad, etc.) se torna prácticamente inevitable la existencia de canales informales de comunicación entre las personas físicas o jurídicas que llevan adelante dicho comercio y los funcionarios o empleados dedicados a su control.

Esta circunstancia implica, naturalmente, un riesgo importante de filtración de la información relativa a investigaciones en curso, en la medida en que éstas tomen contacto con quienes integren las referidas vías informales de comunicación, un riesgo que se acentúa cuando las medidas de investigación se canalizan a través de las aduanas o depósitos fiscales más próximos a la persona o personas objeto de la pesquisa.

Es por ello que –sin perjuicio de la indudable utilidad de la documentación original en la acreditación de este tipo de maniobras– **resulta de**

**suma importancia no requerir las carpetas de tránsitos (o, en su caso, a los despachos) originales durante las etapas críticas de la pesquisa, sino recurrir a fuentes de información alternativas para la acreditación de las maniobras de contrabando.**

Sin perjuicio de ello, no puede soslayarse que –dependiendo del modo en que se inicien- en muchas de las investigaciones que se lleven adelante en sede judicial (esto es, exceptuando las investigaciones preliminares) al menos una parte de la documentación original vinculada con las operaciones objeto de la denuncia o pesquisa inicial estará incorporada desde su inicio, en virtud de haber sido aportada en el momento de la denuncia, en especial cuando esta denuncia haya sido efectuada por el propio servicio aduanero o si las actuaciones se originan en labores de prevención.

No obstante que esa circunstancia importa, sin duda, el riesgo de que se haya comprometido de algún modo la necesaria reserva de la investigación, cabe destacar que –por principio- resulta conveniente mantener las precauciones señaladas en los párrafos precedentes en todos los supuestos en los que la investigación deba ampliarse para incluir a otras maniobras o sujetos conexos con quienes han sido objeto de la imputación primigenia, en tanto exista un ámbito de reserva que requiera protección.

En estos casos, **la búsqueda de indicios que puedan señalar la existencia de una maniobra de contrabando mediante tránsitos deberá llevarse adelante, preferentemente, mediante el recurso a los datos que se encuentran contenidos en las distintas bases de datos (públicas o privadas) a las que tienen acceso todas las dependencias del Ministerio Público Fiscal**, dejando para una última etapa el análisis de la documentación original aún no incorporada al expediente. En tal contexto cabe destacar la importancia de sistemas de información pública como –especialmente- NISIS EXI-Net<sup>36</sup>, MERCOSUR ONLINE<sup>37</sup>,

---

<sup>36</sup> Este sistema (que requiere la instalación de un software específico y la introducción de un número de usuario y contraseña) ofrece información de importaciones y exportaciones provista, hasta el presente, por aduanas de los siguientes países: Argentina, Bolivia, Brasil, China, El Salvador, Reino Unido, Japón, México, Panamá, Colombia, Chile, Ecuador, España, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. Cuenta además con un sistema de seguimiento de novedades, notificando al usuario –vía correo electrónico- cuando se cumplen condiciones referentes a importaciones/exportaciones previamente especificadas. Resulta de utilidad ya que a través de su consulta pueden determinarse y compararse valores declarados por diferentes importadores o exportadores en operaciones de fechas similares y por productos idénticos (de la misma marca y modelo). Cabe destacar, no obstante, que desde el mes de noviembre de 2008 la AFIP-DGA dejó de brindar a esa base de datos información relacionada con importadores (nombre y Nro. de CUIT), por lo cual la información que de allí surge debe ser corroborada a través del confornte con la documentación aduanera respectiva.

<sup>37</sup> El sistema Mercosur On Line (MOL) ofrece información oficial provista por las aduanas de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, España, Honduras, México, Paraguay, Perú, Uruguay, China, Panamá y Venezuela. Algunas de las consultas pueden realizarse vía Internet y otras a través de la instalación del software respectivo en la computadora personal del usuario. Los datos que aporta son similares a los ya mencionados para Nosis Exi Net, a lo que se adita la obtención de información comercial, de riesgo crediticio y servicios de consultoría. Se encuentra disponible en: <http://www.mercosuronline.com/>



*Ministerio Público de la Nación*  
*Procuraduría de Criminalidad Económica y Lavado de Activos*  
*Área Operativa de Delitos Tributarios y Contrabando*  
*(PROCELAC)*

TARIFAR<sup>38</sup> y otros; así como de los datos reservados que figuran en el sistema MARIA de la AFIP/DGA.

En cuanto a las **personas** físicas o jurídicas presuntamente involucradas en la maniobra que se investigue, existen también múltiples fuentes de información pública, tanto nacionales como extranjeras, que permiten obtener datos sobre estas y establecer vinculaciones entre las mismas.

Así, por ejemplo, existen páginas de Internet en las que a partir de una dirección, número de teléfono o apellido y nombre de una persona pueden buscarse líneas de telefonía fija relacionadas con ésta, como así también el domicilio del inmueble en el que se encuentran instaladas<sup>39</sup>. También pueden encontrarse datos sobre antecedentes comerciales, judiciales, impositivos, previsionales y bancarios de personas físicas y/o jurídicas de la Argentina en bases de datos (pagas) como Nosis SAC<sup>40</sup>, VERAZ<sup>41</sup> y FIDELITAS<sup>42</sup>. Por otra parte, en las páginas *web* de los Departamentos de Estado de algunos de los estados que conforman los Estados Unidos de Norteamérica<sup>43</sup> se puede encontrar información sobre la composición societaria, direcciones y teléfonos de las empresas que funcionan o han sido creadas en esos estados, lo que puede arrojar datos de utilidad sobre posibles proveedores de mercaderías.

## **2. Metodología de investigación**

Tomando como punto de partida la información inicial (surgida de la denuncia o presentación original y de la prueba eventualmente aportada en sustento

---

<sup>38</sup> Es un programa que se consulta vía Internet, a través de la introducción de un número de usuario y contraseña. Ofrece información de nomenclaturas del MERCOSUR, ALADI, y de otros países latinoamericanos. Asimismo, cuenta con una amplia base de datos que almacena legislación y jurisprudencia relacionada con el comercio exterior, con motores de búsqueda especializados. Disponible en: <http://www.tarifar.com/tarifar/home.jsp>

<sup>39</sup> <http://www.teexplorer.com.ar> (también provee información de España, Uruguay, Chile y Paraguay y la opción de búsqueda a través del *link* “*otros países*”, que remite a la página [www.phonebookoftheworld.com](http://www.phonebookoftheworld.com)); <http://www.paginasblancas.com.ar/Telefonos.action>; <http://www.paginasamarillas.com.ar/>. Sobre información de Prefijos Telefónicos Nacionales, consultar <http://www.cnc.gov.ar>. Prefijos Telefónicos Internacionales en <http://www.kropla.com>.

<sup>40</sup> Disponible en: <http://www.nosis.com.ar>. Contiene información provista por organismos públicos como la Administración Federal de Ingresos Públicos (A.F.I.P.), la Administración Nacional de la Seguridad Social (A.N.S.E.S.) y el Banco Central de la República Argentina (B.C.R.A.), entre otras fuentes.

<sup>41</sup> Disponible en: [https://online.org.veraz.com.ar/pls/consulta817/wora2\\_online\\_web.homepage](https://online.org.veraz.com.ar/pls/consulta817/wora2_online_web.homepage), ofrece información provista por diversas fuentes de datos (B.C.R.A., tribunales, Boletín Oficial, otros clientes, etc.). Incluye subproductos como el “Veraz Localiza”, en el que pueden encontrarse datos relativos a la identidad de las personas objeto de la consulta (Nros. de documento, domicilios, teléfonos, tipo de actividad, relaciones conyugales, etc.); y el “Veraz Risc” con información bancaria y comercial sobre personas físicas o jurídicas (cheques rechazados, deudas con el sistema financiero, antecedentes de sanciones impuestas por el B.C.R.A., situación judicial, vinculación con otras empresas, etc.).

<sup>42</sup> Contiene información similar a la del sistema VERAZ. Disponible en: <http://www.fidelitas.com.ar/>.

<sup>43</sup> A modo de ejemplo, se mencionan las siguientes: Estado de Florida (<http://sunbiz.org/>) y Estado de Delaware (<https://delecorp.delaware.gov/tin/GINameSearch.jsp>). La sección correspondiente usualmente se denomina “División empresas”, cuya traducción al idioma inglés se corresponde con “Division of Corporations”

de aquélla), el primer paso consiste en identificar, al menos a nivel de hipótesis más o menos fundada, si se trata de una posible maniobra de contrabando mediante tránsitos. A tal efecto, puede verificarse si la operación puede ser encuadrada, *a priori*, entre aquéllas que cabe considerar como “sensibles” a este tipo de maniobras.

Tal como se señalara más arriba, éstas son:

- Tránsitos internacionales efectuados entre zonas francas o que involucran el paso por zonas francas.
- Tránsitos en los que las empresas declarantes tengan menos de un año de vida, escaso respaldo financiero, o cuenten con antecedentes por contrabando, en especial cuando están domiciliadas en el extranjero.
- Pueden aditarse, ya desde una óptica eminentemente investigativa, a los transportistas que registren antecedentes por contrabando.

### **3. Indicios de operatoria ilegal con tránsitos**

Existen varios indicios que señalan la presencia de una posible maniobra ilegal con esta modalidad comisiva. A continuación se detallan los principales:

- 1) Incongruencia entre el valor declarado de la mercadería y el costo del flete o del seguro.
- 2) Diferencias entre la descripción de la mercadería en el MIC/DTA y la consignada en la documentación comercial o de transporte que complementa a dicho documento (lista de empaque, factura y/o carta de porte).
- 3) Reiteración de operaciones de tránsito terrestre que aparecen como “verificadas” por una determinada aduana.
- 4) Incongruencia entre la descripción de la mercadería y el valor o peso declarados.
- 5) Recorrido antieconómico.
- 6) Mercadería que circula a través de distintos tránsitos sin ingresar a plaza.
- 7) Lugar de partida y llegada en zonas francas.
- 8) Remitentes y destinatarios en zonas francas.

De éstos, los primeros tres supuestos sólo pueden ser comprobados en caso de contarse, dentro de la documentación que acompaña a la denuncia o presentación inicial, con las carpetas originales de los tránsitos. En especial cuando se trate de tránsitos detallados, aunque la mayoría de este tipo de operaciones se encuentra sujeta a la normativa derivada del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre y –por ende- no requieren más que la presentación de una declaración sumaria, que aporta mucho menos información.





*Ministerio Público de la Nación*  
*Procuraduría de Criminalidad Económica y Lavado de Activos*  
*Área Operativa de Delitos Tributarios y Contrabando*  
*(PROCELAC)*

Respecto de lo consignado en el punto 2), cabe destacar que la incorporación de la documentación complementaria (lista de empaque, factura comercial) dentro de la carpeta del MIC/DTA no es obligatoria, por lo que puede ocurrir que la misma no incluya dichos documentos, impidiendo de esa forma el contraste de la correspondiente documentación. Sin embargo, en caso de que sí se encuentren agregados, éstos pueden resultar de gran utilidad, en especial la lista de empaque (*packing list*)<sup>44</sup>, ya que por tratarse de un documento destinado a verificar que el transportista haya llevado a destino la totalidad de la mercadería cargada por el propietario de la misma, por lo general incluye un detalle preciso de su contenido.

En cuanto al tercer supuesto, sólo puede ser constatado revisando las carpetas de tránsito archivadas en una determinada aduana. Habida cuenta que –como se señalara en los puntos anteriores– la verificación material del contenido de un tránsito en una aduana de paso fronterizo es un hecho excepcional, la circunstancia de que una dependencia haya verificado una cantidad importante de estas operaciones es una señal de alarma, ya que puede indicar –en contra de lo que podría parecer– la posible complicidad del personal de la misma en una maniobra de contrabando.

La colaboración de funcionarios en esta hipótesis delictiva puede tener por fin preparar una maniobra de sustitución de mercadería, simulando una verificación o algún tipo de control en el punto más vulnerable del trayecto (esto es, donde la descripción de la mercadería y el contenido real de la misma difieren) e insertando en el MIC/DTA una constancia de que la carga ya ha sido verificada o controlada, como elemento disuasivo frente a posibles intentos de control en otras aduanas. En estos supuestos, los funcionarios eventualmente involucrados en la operatoria ilícita también pueden agilizar las maniobras colocando los precintos de manera que se facilite su apertura y posterior cierre o soslayando fallas de seguridad en los pernos de las puertas del camión (lo que permite que las mercancías sean descargadas sin dejar rastros).

#### **4. Profundización de la investigación. Medidas sugeridas**

Una vez identificadas las operaciones originarias como potenciales maniobras de contrabando a través de tránsitos, el siguiente paso consiste en profundizar la investigación de modo tal de identificar a la totalidad de los involucrados, así como la posible existencia de otras operaciones conexas con aquéllas y de una estructura de encubrimiento y facilitación de la operatoria ilegal.

---

<sup>44</sup> Conforme explica Pablo Medrano (“*Delito de Contrabando y Comercio Exterior*”, cit., pág. 71.) la nota de empaque o lista de empaque es aquel documento necesario para que el verificador y el guarda de Aduana puedan realizar sus tareas de control. La expide el exportador y hace constar un detalle del contenido de cada bulto relativo a la calidad, cantidad, peso neto y peso bruto.

En ese orden de ideas, de la experiencia recogida por esta oficina en la investigación de esta modalidad delictiva se derivan una serie de características comunes a este tipo de maniobras, a saber:

1) Los fraudes con tránsitos son efectuados, en casi todos los casos, por organizaciones con un alto grado de estabilidad, que perduran en el tiempo y llevan a cabo gran cantidad de operaciones.

2) No obstante ello, las distintas personas físicas o jurídicas que aparecen formalmente en estas operaciones (importadores, despachantes, etc.) van mutando, aunque en muchos casos se va alternando un elenco más o menos estable de operadores.

3) Habida cuenta de que –dado el tipo de mercadería generalmente involucrado- cada uno de los cargamentos es de gran valor, es posible que los responsables de este tipo de maniobras cuenten con la complicidad de personal aduanero o de fuerzas de seguridad para que “libere” la zona para la realización de la maniobra y/o custodie la integridad de la carga en el trayecto.

4) Los pagos de la mercadería al exterior se efectivizan a través de transferencias efectuadas mediante sistemas alternativos de remisión de fondos como las denominadas “cuevas” financieras, por lo general utilizando a personas interpósitas.

Así las cosas, se considera conveniente encarar la investigación tomando como hipótesis inicial la existencia de una organización más o menos compleja y estable, que lleva a cabo varias maniobras anualmente y que debiera incluir a los siguientes sujetos:

- a) Proveedor/es del exterior.
- b) Firmas “de cartón” que actúan como remitentes/destinatarias de la mercadería.
- c) Despachantes de aduana.
- d) Transportistas.
- e) El/los verdadero/s dueño/s de la mercadería.
- f) Encargado/s de la operatoria financiera (pagos al exterior)
- g) Comprador/es de la mercadería en la Argentina (esto, claro está, para el caso de que las maniobras se lleven a cabo a partir de la utilización de tránsitos de importación).

En consecuencia, cualquier investigación vinculada a este tipo de maniobras debe procurar conectar a los sujetos “visibles” de esta operatoria –los enumerados en los puntos a), b), c) y d)- con los que permanecen ocultos –citados en los puntos e), f) y g)-; en especial apuntando a determinar la identidad del o los



**Ministerio Público de la Nación**  
**Procuraduría de Criminalidad Económica y Lavado de Activos**  
**Área Operativa de Delitos Tributarios y Contrabando**  
**(PROCELAC)**

verdadero/s dueños de la mercadería, principales responsables y beneficiarios de este tipo de operatoria.

A tal efecto, pueden resultar útiles las siguientes medidas:

**\*Recopilación de datos**

En aras de obtener información preliminar sobre los posibles involucrados, resulta conveniente verificar los datos existentes en bases de datos (Veraz, NOSIS, etc.) y en los motores de búsqueda en internet respecto de las personas físicas o jurídicas que según la documentación aduanera o complementaria (carta de porte, facturas) o los registros informáticos se encuentren relacionados con los tránsitos investigados, en búsqueda de datos de contacto (teléfonos, direcciones de correo electrónico, domicilios), conexiones con otras operaciones o con personas vinculadas al tipo de mercadería transportada.

Cabe apuntar, al respecto, que en algunas carpetas de tránsitos se consigna a una determinada persona o firma como **“notify”** (se trata de la persona a notificar en caso de que surja alguna novedad), en ocasiones agregando algún teléfono de contacto. De conformidad con la experiencia recogida, en ocasiones el **“notify”** puede ser el verdadero dueño de la mercadería o una persona estrechamente vinculada con aquél, por lo que resulta de interés determinar su identidad y obtener sus números de teléfono, direcciones de *mail* y domicilios (real y comercial).

Asimismo, y habida cuenta de que los responsables de las maniobras de este tipo suelen repetirse, puede resultar de utilidad cruzar la información colectada en la investigación con la obrante en otras causas en trámite respecto de presuntos contrabandos mediante tránsitos, a fin de detectar eventuales vínculos entre éstas y/o cualquier posible evidencia que complemente a la colectada hasta el momento.

**\*Interceptación y análisis de comunicaciones**

A partir de los datos de contacto que se hayan podido recolectar, la principal fuente de información la constituyen las comunicaciones entre los sujetos que intervienen en la operatoria. En este orden de ideas, aparecen como prioritarias las comunicaciones mediante correos electrónicos<sup>45</sup> y/o líneas de comunicación punto a punto (tipo **“NEXTEL”**), a través de las cuáles se llevan a cabo el grueso de las comunicaciones importantes en este tipo de organizaciones, en especial las que tienen

---

<sup>45</sup> Cabe destacar que sólo pueden obtenerse intervenciones a las direcciones de correo electrónico, a través de una cuenta **“espejo”** (que copia todos los mensajes entrantes o salientes desde la casilla del usuario intervenido), cuando el servidor está ubicado en nuestro país. En caso de que el servidor se encuentre en el extranjero, la única opción consiste en librar exhorto para que la justicia de ese país resguarde los mensajes ya enviados hasta una fecha determinada y luego remita la información por los canales oficiales correspondientes.

que ver con los intercambios con la rama “financiera” y “comercial” de la misma y en relación a los pagos o transferencias al exterior<sup>46</sup>.

Respecto de los mensajes de correo electrónico, el Fiscal puede pedir su preservación directamente a la empresa administradora del sitio, si es que ésta se encuentra en nuestro país, por el término de noventa (90) días. De este modo, se logra evitar que sean borrados del servidor, no obstante el usuario de la cuenta proceda a removerlos de su casilla personal.

También resulta útil, como herramienta, la recopilación de los llamados entrantes y salientes de los sujetos involucrados y su incorporación en un programa de cruce de llamados. En tal sentido, es de suma importancia requerir, al solicitarse la nómina de llamados, que se identifiquen y ubiquen espacialmente las celdas vinculadas con cada comunicación por teléfono celular, lo que permite la reconstrucción (aproximada) de los movimientos de los usuarios de los teléfonos móviles.

Con relación a la intervención de las casillas de correo electrónico, el juez puede requerir la misma directamente a la empresa prestadora del servicio, en vez de hacerlo por intermedio de otro organismo.

Respecto de las escuchas, resulta conveniente no ordenar simultáneamente la intervención y la desgrabación de las conversaciones, sino dejar un período “ventana” de uno o dos meses entre una medida y la otra, de modo tal de garantizar que haya un período de tiempo que no pueda ser afectado por una eventual filtración de la información.

Por último, en lo que atañe a la desgrabación de las intervenciones a líneas NEXTEL, debe recordarse que dada la dificultad que entraña la transcripción de las conversaciones efectuadas por esa vía, conviene que dicha tarea sea efectuada por alguien con conocimiento de la causa o que –en su defecto– los encargados de la investigación no soslayen la escucha directa de las comunicaciones, como complemento de la lectura de las transcripciones.

#### ***\*Reconstrucción del trayecto de la mercadería***

Las maniobras con tránsitos internacionales normalmente comprenden complejos recorridos, en los que la mercadería que se pretende ingresar ilegalmente a plaza se desplaza a través de dos o más países, usualmente pasando por una o varias zonas francas. En ese trayecto, la mercadería sujeta a altos aranceles es “disfrazada” documentalmente (se modifica su descripción o su origen), de modo que aparente estar exenta de aranceles o encontrarse sometida a una carga sensiblemente menor.

---

<sup>46</sup> Las líneas tipo “NEXTEL” (“tracking”) son muy utilizadas para las comunicaciones vinculadas con el “día a día” operativo de las organizaciones, ya que muchos de sus miembros operan bajo la idea – errónea- de que éstas no pueden ser intervenidas, razón por la cual pueden ser de gran utilidad para acreditar la existencia de una operatoria ilegal.



*Ministerio Público de la Nación*  
*Procuraduría de Criminalidad Económica y Lavado de Activos*  
*Área Operativa de Delitos Tributarios y Contrabando*  
*(PROCELAC)*

A tal efecto, debe recordarse que los documentos aduaneros en general cancelan o están vinculados con un documento anterior, a la vez que son cancelados o se vinculan con otro posterior hasta culminar con la destinación final a consumo (salida a plaza), o el tránsito por el cual se pretende sustraer la mercadería. Por ende, detectando a qué documento anterior canceló (o con cual/es estaba conectado/s) un determinado documento, puede reconstruirse la cadena hasta llegar a aquellos documentos en los que las verdaderas características de la mercadería fueron correctamente consignadas y determinarse, además, en qué punto se modificó fraudulentamente dicha descripción para burlar el control aduanero.

Dependiendo de la accesibilidad de los datos, esta reconstrucción puede efectuarse a partir de la información existente en las bases de datos de las aduanas de la Argentina y sus países limítrofes o –en su defecto- requiriendo los documentos respectivos a las aduanas correspondientes.

En este orden de ideas, y a fin de procurar que la investigación se lleve adelante de un modo más ágil, lo más conveniente es que –en la medida de lo posible- se obtenga la documentación necesaria a través de acuerdos entre aduanas o entre Ministerios Públicos, de modo tal de utilizar los canales “formales” (exhortos, rogatorias) para requerir la documentación que, tras el análisis correspondiente, resulte de utilidad para el juzgamiento de los hechos en el debate oral.

En esta inteligencia, resulta útil recordar que los Fiscales pueden realizar las averiguaciones pertinentes mediante el “Sistema Seguro de Comunicación Iber@ de la Red Iberoamericana de Cooperación Jurídica Internacional (**IberRed**)”, aprobado mediante la Resolución PGN N° 57/11.

Cabe mencionar que mediante dicha resolución, se dispuso la protocolización del Acuerdo suscripto el 25/4/11 entre este organismo y la Secretaría General de la Red Iberoamericana de Cooperación Jurídica Internacional (art. 1°), delegándose en la Secretaría de Coordinación Institucional de la Procuración General de la Nación coordinar con las áreas correspondientes de la P.G.N. las actividades que surjan de la participación del Ministerio Público Fiscal de la Nación en dicha Red Iberoamericana (art. 2°).

El sistema informático mencionado tiene por fin “*conformar mecanismos ágiles de consultas, que posibiliten intercambios de información y faciliten la cooperación judicial en la investigación y persecución judicial relacionada con las formas graves de delincuencia organizada o transnacional, así como articular centralizadamente un idóneo mecanismo de seguimiento de las rogatorias y diligencias internacionales*”.

### ***\*Allanamientos y declaraciones testimoniales***

Habida cuenta de que su realización pone en aviso a la organización respecto de la existencia de una investigación en su contra, es preciso que, de disponerse la realización de allanamientos, éstos se lleven a cabo en un momento posterior a las medidas mencionadas precedentemente.

En tal sentido, lo aconsejable es ordenarlos una vez que existan elementos de juicio suficientes (por ejemplo, a partir del contenido de los mensajes de correo electrónico, las conversaciones y los datos informáticos colectados) como para tener por acreditada, '*prima facie*', la conformación de la organización, la identidad del dueño de la mercadería y del encargado de efectuar los pagos o transferencias al exterior, etc. En tal contexto, en nuestro criterio, en los allanamientos se debería procurar obtener:

a) Documentación comercial (facturas, listas de empaque, constancias de transferencias de dinero, listas de precio, recibos, pólizas de seguro, etc.) que acredite la verdadera naturaleza de la mercadería y su valor real, así como los pagos que se hubieran efectuado al proveedor a cambio de la misma.

b) Cartas, mensajes o comunicaciones entre los sujetos investigados que permitan determinar el vínculo existente entre ellos, sus roles dentro de la organización y la verdadera naturaleza y precio de la mercadería involucrada en las operaciones. A estos efectos, resulta conveniente también secuestrar, para su análisis, los servidores de las computadoras (cuando se encuentren en red) o la información contenida en los respectivos CPU que resulte de interés para la investigación.

c) Mercadería que pueda estar vinculada con las operaciones objeto de la pesquisa, de modo de vincularlas y/o contrastarlas con las declaraciones efectuadas en la documentación que ampara los tránsitos.

Por otra parte, en lo referente a las declaraciones testimoniales, es preciso destacar que el tiempo y oportunidad de las mismas, así como la elección de las personas a convocar, debe determinarse sin soslayar, en ningún momento, la necesidad de no comprometer la eficacia de las medidas de mayor impacto (intervención de mensajes, líneas telefónicas y líneas NEXTEL), es decir manteniendo la confidencialidad de aquéllas. En consecuencia, debería evitarse la convocatoria de todas aquellas personas que tengan contacto directo o cercano con los sujetos objeto de la investigación, o pueden eventualmente ponerlos sobre aviso respecto de la existencia de una pesquisa en su contra.

***\*¿Qué datos se pueden obtener a partir de la información suministrada por la DGA y/o el sistema MARÍA?***

1) Lugar de partida y de arribo de la mercadería: A partir de esta información puede deducirse si la mercadería salió, llegó o atravesó una zona franca.



*Ministerio Público de la Nación*  
*Procuraduría de Criminalidad Económica y Lavado de Activos*  
*Área Operativa de Delitos Tributarios y Contrabando*  
*(PROCELAC)*

La circunstancia de que tanto el punto de egreso como el de llegada sean zonas francas aumenta el carácter “sospechoso” de la operación, aunque no por eso cabe descartar aquellos supuestos en que la mercadería solamente sale o arriba a una zona franca o incluso –de darse alguna otra circunstancia sospechosa- en el supuesto en que en la operación no esté involucrada ninguna zona franca.

2) Recorrido del tránsito: Resultan particularmente sospechosos aquellos tránsitos cuyos recorridos aparecen como manifiestamente antieconómicos ya sea respecto de otras rutas (de menor costo) o del supuesto valor de la mercadería involucrada. También deberían llamar la atención de los investigadores aquellos tránsitos en los que la mercadería va y vuelve “en tránsito”, sin ser documentada a consumo en ningún punto (esto es, sin ser objeto de una operación comercial que genere ingresos que compensen los gastos de traslado).

3) Identidad de los remitentes, destinatarios y transportistas: al respecto, y como se adelantara, resultan de particular interés las firmas documentantes/declarantes que hayan sido constituidas menos de un año antes de la realización del tránsito o no cuenten con respaldo financiero suficiente como para afrontar la operación en análisis (en especial cuando aparenten ser empresas sin capacidad económica y financiera), las que estén basadas en zonas francas (en especial si son del extranjero) y las que tengan antecedentes por contrabando.

4) Cantidad, peso y tipo de mercadería: estos datos permiten determinar si la mercadería es de alta carga arancelaria, y detectar posibles incongruencias entre la descripción de la mercadería y su valor o peso declarados, que indiquen la posible existencia de un ardid destinado a burlar el control aduanero.

***\*Otras fuentes de información***

Por último, puede encontrarse información adicional en la página de internet del “*Bureau International des Containers et du Transport Intermodal*”<sup>47</sup> (BIC). En esta base de datos puede consultarse gratuitamente la titularidad de los contenedores, como así también a qué empresa pertenecen, su correcta numeración y denominación. Esto habilita, por ejemplo, el seguimiento de un contenedor determinado, estableciendo a qué compañía pertenece, que en la mayoría de los casos también puede officiar de arrendataria del mismo.

En el mismo sentido, en la página de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre Brasileiro<sup>48</sup> se puede obtener información sobre transportes

<sup>47</sup> <http://www.bic-code.org/>. Se trata de una organización no gubernamental creada en 1933. Tiene sede en París, Francia y reúne en una base de datos unificada información relativa al transporte internacional de mercaderías a través de contenedores. De acuerdo con la norma ISO 6346 (Contenedores de codificación, identificación y marcado), BIC asigna un código para cada propietario de un contenedor o empresa operadora.

<sup>48</sup> <http://www.antt.gov.br/>

internacionales de carga que circularon vía terrestre por fronteras con Brasil. Ello, desde que la referida página permite acceder libremente<sup>49</sup> a un registro de empresas transportistas y de vehículos autorizados oficialmente para el transporte internacional de mercaderías (sobre estos últimos puede consultarse a través de la inserción del número de matrícula del rodado).

##### **5. *Carácter público o privado de la información sobre operaciones de tránsito internacional. Tratamiento en diferentes países***

El carácter público o privado de la información mencionada precedentemente varía según su procedencia. En la Argentina, **la información aduanera vinculada a los tránsitos tiene carácter restringido, por lo que los datos relativos a estas operaciones deben ser requeridos mediante oficio a la Dirección de Informática Aduanera de la DGA**, que recopila los datos cargados en el sistema MARIA. En tal sentido, cabe destacar que la referida dependencia constituye una fuente muy conveniente de investigación, por cuanto en sus archivos se vuelcan algunos de los datos aduaneros consignados en los MIC/DTA, los que de ese modo pueden ser obtenidos sin recurrir las carpetas originales en las aduanas de registro (evitando así el consiguiente riesgo de filtraciones que puedan comprometer la investigación).

Respecto de los datos del sistema MARIA a ser aportados por el servicio aduanero, no existe óbice alguno para la solicitud de esa información por parte de los juzgados o por las Fiscalías que tienen a su cargo una investigación judicial en curso.

Sin embargo, han surgido obstáculos para la obtención de esos datos por parte del Ministerio Público Fiscal, en especial cuando se trata de requisitorias efectuadas a partir de investigaciones preliminares iniciadas en virtud de las facultades otorgadas al Ministerio Público Fiscal en el art. 26 de la Ley 24.946 (Ley Orgánica del Ministerio Público).

Ello, desde que en el año 2009 la Dirección General de Aduanas comenzó a rechazar los pedidos de información cursados por la ex U.F.I.T.CO. en el entendimiento de que –en virtud de lo dispuesto en la Disposición AFIP 98/09<sup>50</sup>- el Ministerio Público Fiscal no estaba legitimado para requerir datos protegidos por el secreto fiscal a menos que tuviese a su cargo la dirección de una investigación

---

<sup>49</sup> A través del enlace <https://appweb.antt.gov.br/scff/scf.asp>

<sup>50</sup> Dictada con fecha 27/02/09, la citada resolución regula bajo qué circunstancias la AFIP deberá brindar información que se encuentra amparada por el secreto fiscal (art. 101 de la ley 11.683 de Procedimientos Fiscales –t.o. cf. Decreto PEN N° 821/98 y modificaciones–). Salvo por la introducción de algunas modificaciones, dicha disposición mantiene el espíritu de la normativa que le sirve de antecedente, que está integrada por las Instrucciones Generales AFIP N° 08/06 y N° 12/06, que también regulan el instituto del secreto fiscal previsto por el art. 101 de la ley 11.683.





*Ministerio Público de la Nación*

*Procuraduría de Criminalidad Económica y Lavado de Activos*

*Área Operativa de Delitos Tributarios y Contrabando*

*(PROCELAC)*

(judicial) de conformidad con los arts. 180 y 196 del Código Procesal Penal de la Nación<sup>51</sup> o se tratase de denuncias formuladas por la propia AFIP<sup>52</sup>.

Por otro lado, en lo que atañe a la accesibilidad de la información sobre tránsitos terrestres **en los países limítrofes**, se advierte que no existe una política homogénea.

En **Uruguay**, muchos de los datos vinculados a tránsitos internacionales que se encuentran cargados en el sistema informático LUCIA de ese país son públicos, y se encuentran disponibles tanto en la página web de la aduana de ese país<sup>53</sup> como en el sistema MERCOSUR ONLINE o EXINET (que toman sus datos de aquélla).

Entretanto, **Brasil, Paraguay y Chile** sólo le dan carácter público a una pequeña parte de los datos (los que también pueden ser obtenidos tanto en las páginas web de esas aduanas como en MERCOSUR ONLINE o EXINET), mientras que el resto se encuentra restringido y sólo puede ser obtenido requiriéndolo a las autoridades competentes.

#### **IV) CALIFICACIÓN JURÍDICA DE LOS HECHOS - COMPETENCIA**

Mediante el correo electrónico por el que se dio inicio a la presente colaboración, se solicitó a esta Área Operativa de la PROCELAC definir criterios para lograr una actuación uniforme por parte las dependencias del MPF donde actualmente tramitan causas en las que se investiga la presunta comisión del delito de contrabando de mercaderías en tránsito de exportación, desde y hacia países limítrofes.

Según la referida misiva, el grueso de las causas de estas características que tramitan ante esa Fiscalía se inician a raíz de la comisión de otros hechos ilícitos, tales como el robo del camión que transporta la mercadería, la privación ilegal de la libertad del chofer del camión, la desaparición física de la mercadería, etc.

De otro lado, se requirió establecer parámetros para delimitar la competencia en la investigación de este tipo de hechos, teniendo en cuenta, además,

<sup>51</sup> Cfr. punto 3.1.5. a) de la Disposición 98/09 de la AFIP.

<sup>52</sup> Cfr. punto 3.1.5. b) de la Disposición 98/09 de la AFIP.

<sup>53</sup> La página de la Dirección Nacional de Aduanas de la República Oriental del Uruguay posee una sección de consultas públicas referidas a posiciones arancelarias, tipos de mercaderías, valores asignados a aquellas en el marco de los DUAs (Documento Único Aduanero) registrados por la aduana de ese país. Si bien no habilita a visualizar la información por el nombre del importador o exportador, sirve para identificar DUAs (principalmente tránsitos) a partir de la posición arancelaria declarada para una mercadería en particular, como así también otras cuestiones tales como fechas, aduanas de salida, destinos, peso, cantidad y detalle de la mercadería, etc. Disponible en: <http://www.aduanas.gub.uy/>

que en la mayoría de los casos que se les presentan, los mismos tienen lugar en diferentes jurisdicciones territoriales.

Así entonces, en primer lugar, se reseñará la calificación jurídica que a criterio de esta Procuraduría, corresponde asignar a las conductas que derivan en la comisión del delito de contrabando, mediando la utilización de tránsitos de importación o exportación, para posteriormente abocarnos a las cuestiones de competencia que pueden suscitarse y al modo en que creemos pueden resolverse.

### **1. Modalidades de contrabando incluidas en el Código Aduanero**

Como explica autorizada doctrina referida al tema que nos ocupa, no existe una acción determinada que permita definir por sí misma la esencia del delito de contrabando, desde que esa denominación constituye una genérica referencia a un determinado grupo de casos en los que se burla, de manera muy peculiar, el control que el servicio aduanero debe ejercer sobre las importaciones y las exportaciones<sup>54</sup>.

De allí que el Código Aduanero regule la modalidad simple del delito de contrabando a través de una fórmula amplia, como es la del art. 863, y de otra más casuística, que es la del art. 864, que enumera una serie de hipótesis que –aún cuando algunas de ellas describen actos engañosos- no exigen la configuración concreta de un ardid o engaño<sup>55</sup>.

En ese marco, se advierte que las maniobras de contrabando que involucran el uso fraudulento de operaciones de tránsito aduanero podrían encuadrarse (dependiendo de la modalidad) en las figuras previstas en los incisos b), d) y/o e) del artículo 864 del Código Aduanero (Ley 22.415)<sup>56</sup>.

### **2. Subsunción genérica de las maniobras de contrabando con tránsitos en el tipo penal del art. 864, inc. e) del Código Aduanero**

Tal como se señalara *supra*, todas las maniobras de contrabando mediante tránsitos terrestres tienen en común la simulación, frente al servicio aduanero, de una operación de esas características, como medio para lograr que la mercadería efectivamente involucrada en los traslados salga a plaza sin pagar las tasas correspondientes o abonando una tasa inferior a la que legalmente le hubiese correspondido.

Por tal motivo, podría afirmarse que –en principio- todas las variantes de contrabando mediante tránsitos terrestres podrían ser encuadradas dentro del tipo

<sup>54</sup> Cfr. Medrano, Pablo H.: “*Delito de Contrabando y Comercio Exterior*”, cit., pág. 249.

<sup>55</sup> Cfr. Vidal Albarracín, Héctor Guillermo: “*Delitos Aduaneros*”, cit., pág. 162.

<sup>56</sup> En su parte pertinente, el art. 964 del C.A. prevé que: “*Será reprimido con prisión de DOS (2) a OCHO (8) años el que: [...]*

*b) Realizare cualquier acción u omisión que impidiere o dificultare el control del servicio aduanero con el propósito de someter a la mercadería a un tratamiento aduanero o fiscal distinto al que correspondiere, a los fines de su importación o de su exportación; [...]*

*d) ocultare, disimulare, sustituyere o desviare, total o parcialmente, mercadería sometida o que debiere someterse a control aduanero, con motivo de su importación o de su exportación;*

*e) Simulare ante el servicio aduanero, total o parcialmente, una operación o una destinación aduanera de importación o de exportación, con la finalidad de obtener un beneficio económico.”*



*Ministerio Público de la Nación*  
*Procuraduría de Criminalidad Económica y Lavado de Activos*  
*Área Operativa de Delitos Tributarios y Contrabando*  
*(PROCELAC)*

penal previsto en el inc. e) del artículo 864 del Código Aduanero. Ello, desde que se ha señalado en la jurisprudencia del fuero Nacional en lo Penal Económico que dicha previsión legal exige dos elementos objetivos concretos: a) la simulación de una operación o destinación aduanera de importación o exportación, y b) el servicio aduanero como destinatario de dicha simulación<sup>57</sup>, los que concurren en todas las variantes de contrabando en estudio.

En cuanto a las características concretas que debe tener esa simulación, la Cámara Nacional de Casación Penal ha expresado que es preciso que el ardid o engaño representado ante el servicio aduanero tenga la idoneidad suficiente como para impedir o dificultar de algún modo el ejercicio de las funciones que las leyes acuerdan a ese servicio para el control sobre las mercaderías importadas o exportadas<sup>58</sup>. Sin perjuicio de ello, Medrano entiende –en criterio compartido por esta Procuraduría- que para que se cumpla el requisito de idoneidad del ardid basta con que el autor simule ante el servicio aduanero una operación o una destinación aduanera, no exigiéndose que esa maniobra cause o produzca un error en los funcionarios actuantes del control aduanero, y por tanto que se irroge una efectiva afectación a la función de contralor<sup>59</sup>.

Al respecto, el Tribunal Oral en lo Penal Económico N° 1 consideró que este elemento se encontraba satisfecho en un caso en el que se simuló una destinación aduanera suspensiva, configurada por una operación de tránsito terrestre de mercaderías que, en realidad, fue introducida a plaza sin pasar por control aduanero alguno.

Se destacó en los fundamentos de ese decisorio que *“De este modo, la aduana registraba una operación de tránsito que, en rigor, no existía sino que se aparentaba falsamente. Así, la maniobra de simulación se concretaba mediante la confección de una solicitud de trasbordo que instrumentaba, ante la aduana de arribo de la mercadería, su tránsito hacia una aduana del interior del país (Córdoba), cuando, en realidad, la misma era transportada a un depósito particular previamente determinado y ubicado en la Capital Federal. En cuanto al segundo elemento, la documentación falsamente concebida fue presentada ante el punto aduanero apostado en el depósito fiscal ‘Lingas’, el cual, reuniendo el conjunto de derechos, deberes y funciones que pesan sobre la Dirección General de Aduanas, debía efectuar el servicio aduanero. Sin embargo, tal control no fue practicado en*

<sup>57</sup> Cfr. TOPE N° 1, Causa 181, Reg. 15/04 (16/3/2004) “Soo Hong Chae s/contrabando”.

<sup>58</sup> Cfr. CNCP, Sala 3ª, Causa 2984, Reg. 715/01 (16/11/01) “Peugeot Citroën Argentina S.A. s/rec. de casación”.

<sup>59</sup> Cfr. Medrano, Pablo H.: *“Delito de Contrabando y Comercio Exterior”*, cit., pág. 358.

razón del acto simulador antes referido, que logró diferir el ejercicio de control a un momento posterior que jamás aconteció”<sup>60</sup>.

### **3. Encuadre de las declaraciones falsas referidas a la mercadería dentro del tipo penal previsto en el art. 864, inc. b) del Código Aduanero**

Cabe destacar, no obstante, que la calificación mencionada en el punto que antecede –que se aplicaría genéricamente a todas las modalidades de contrabando mediante tránsitos- puede ser desplazada por otra que esté más estrechamente vinculada a alguna de las maniobras específicas enumeradas.

En ese orden de ideas, Medrano apunta que es necesario distinguir de este supuesto a aquellos casos en los que lo que se simula es alguna característica propia de la mercadería en despacho (sobrefacturación, subfacturación, origen, procedencia, etc.). Ello, desde que en estos supuestos el objeto de la simulación es algún aspecto o elemento de la mercadería que se importa o exporta, y no la propia existencia de “operación o destinación aduaneras de importación o exportación”, de lo que se sigue que –en principio- corresponde encuadrar a estas conductas en el inc. “b”, en lugar de en el inc. “e” del art. 864.

Siguiendo este criterio, entonces, **tanto la declaración de mercadería distinta a la realmente cargada en cuanto a su calidad y cantidad, como a la subfacturación de los valores de la misma o la falsa declaración de origen debieran subsumirse en la figura prevista en el citado inciso “b” del art. 864 del C.A.**, que reprime a quien “*Realizare cualquier acción u omisión que impidiere o dificultare el control del servicio aduanero con el propósito de someter a la mercadería a un tratamiento aduanero o fiscal distinto al que correspondiere, a los fines de su importación o de su exportación*”.

Como se advierte, esta hipótesis delictiva comprende a todos los casos en que se vierten declaraciones falsas en destinaciones de importación o de exportación con la intención de hacer variar el tratamiento aduanero o fiscal de la mercadería documentada, aunque no hubiera mediado una maniobra ardidosa tendiente a impedir o dificultar que la autoridad aduanera pudiera advertir la falsedad de dichas manifestaciones.

Así, a diferencia del art. 863, **no se requiere del ardid o engaño, pero sí conocer que la conducta desplegada tendrá como consecuencia que el servicio aduanero ejerza inadecuadamente el control a su cargo.** Sobre el punto, Medrano aclara que las declaraciones inexactas que pueden dar lugar al delito del inc. “b” del art. 864, son aquellas que hacen a la “declaración en detalle” de los elementos necesarios para clasificar y valorar la mercadería y aquellos otros datos sobre los

---

<sup>60</sup> Cfr. TOPE N° 1, Causa 181, Reg. 15/04 (16/3/2004) “Soo Hong Chae s/contrabando”.



*Ministerio Público de la Nación*  
*Procuraduría de Criminalidad Económica y Lavado de Activos*  
*Área Operativa de Delitos Tributarios y Contrabando*  
*(PROCELAC)*

cuales se realiza la liquidación de los tributos que gravan la importación o la exportación<sup>61</sup>.

En relación con esta figura penal, la Cámara Nacional de Casación Penal ha establecido que la transgresión violatoria del deber de veracidad y exactitud que exige la declaración aduanera puede asumir la categoría de contrabando en la medida en que la conducta del sujeto tenga incidencia o influencia sobre el ejercicio del control por parte del servicio aduanero; añadiéndose que esta modalidad sólo exige que el tratamiento aduanero resulte distinto, más allá de quién resulta favorecido o perjudicado por ello<sup>62</sup>.

Más concretamente, ese Tribunal expresó que la sola acción de documentar el ingreso de mercadería mediante un despacho de importación cuyo contenido es presuntamente falso, con el objeto de abonar menores derechos de importación, en principio configuraría la conducta típica prevista en el inc. b) del art. 864 del Código Aduanero<sup>63</sup>.

Coincidentemente, la Sala I de la referida Cámara señaló que el supuesto delictivo en estudio abarca todos los casos en que se realizan declaraciones falsas en los despachos de importación o exportación, con el propósito de hacer variar el tratamiento aduanero o fiscal en las mercaderías documentadas, aunque no hubiese mediado un artificio con idoneidad suficiente como para impedir o dificultar que la autoridad aduanera advirtiera la falsedad de esas manifestaciones. Es decir que – según el criterio de esta sala de la CNCP- basta para su punición el hecho probado de que la intención del sujeto activo fuera la de burlar al servicio aduanero con una manifestación falsa, orientada a conseguir, para la mercadería en tránsito de exportación o importación, un régimen aduanero o fiscal distinto al aplicable en esa operación<sup>64</sup>.

**4. Determinación de las hipótesis de contrabando mediante tránsitos subsumibles en la figura penal prevista en el art. 864, inc. d) del Código Aduanero:**

De conformidad con el criterio enunciado en los puntos precedentes, resulta bastante claro que la maniobra consistente en sustituir la mercadería realmente importada por otra de menor valor y carga arancelaria antes de su salida a plaza, quedaría encuadrada en el tipo penal establecido en el inc. d) del citado artículo del Código Aduanero, referido a la conducta de quien: “...ocultare, disimulare, sustituyere o desviare, total o parcialmente, mercadería sometida o que debiere someterse a control aduanero, con motivo de su importación o de su exportación”.

<sup>61</sup> Cfr. Medrano, Pablo H.: “Delito de Contrabando y Comercio Exterior”, cit., pág. 283.

<sup>62</sup> Cfr. CNCP, Sala 3ª, Causa 1336, reg. 105/98 (25/3/98) “Zankel, Juan A.R. y otros s/rec. de casación”.

<sup>63</sup> Cfr. CNCP, Sala 3ª, Causa 354, reg. 165bis/95 (31/8/95) “Surfabril SRL s/rec. de casación”.

<sup>64</sup> Cfr. CNCP, Sala 1ª, Causa 901, reg. 1189 (21/10/96) “Lanart SACIFI s/rec. de casación”.

Más complejo resulta aún determinar en cuál de estas figuras penales corresponde subsumir a las hipótesis de auto-robo o descarga ilegal de la mercadería, o incluso a la sustitución de ésta, en aquellos casos en los que se lleva a cabo previa desviación de las rutas señaladas.

En principio, todas estas hipótesis tienen en común la vulneración de lo dispuesto en el art. 116 del Código Aduanero, que establece que: “*La entrada y salida de personas al territorio aduanero, así como la importación y exportación de mercadería, deben efectuarse en las horas, por las rutas y por los lugares que se habilitaren al efecto, previa autorización del servicio aduanero*”.

No obstante, las dudas aparecen al momento de desentrañar si corresponde encuadrar esa infracción dentro del inc. a) del citado art. 864 -el cual prevé la conducta de importar o exportar mercadería “...*en horas o por lugares no habilitados al efecto, [de desviarla] de las rutas señaladas para la importación o la exportación o de cualquier modo [sustraerla del] control que corresponde ejercer al servicio aduanero sobre tales actos.*”-; o en la ya reseñada figura del inciso d) de ese mismo artículo.

En tal contexto, Vidal Albarracín destaca que si bien la referencia a una “desviación de las rutas señaladas” en el inc. a) de la norma en estudio pareciera indicar que la autoridad aduanera ya hubiera debido intervenir (por lo que la ilicitud se configuraría al desviarse la mercadería de la ruta prevista) el hecho de que la Aduana haya autorizado previamente la destinación de tránsito implica que su ulterior desvío queda aprehendido por el inc. d) del art. 864. El citado autor basa esta afirmación en un análisis de la evolución histórica de la normativa aduanera sobre la cuestión, señalando que esta hipótesis (que estaba contemplada como un supuesto distinto en la anterior legislación) fue posteriormente subsumida en la fórmula contenida en el inc. d), ap. 2º del art. 187, el que a su vez fue recogido en el inciso d) del artículo en comentario<sup>65</sup>.

Ello, desde que la nota característica de la clandestinidad exigida por el tipo penal del inc. a) consiste en burlar el control aduanero, actuando de forma subrepticia, de modo tal que el ingreso o egreso de la mercadería se produzca prescindiendo por completo del organismo administrativo. Por el contrario, en los comportamientos del inc. “d” –respecto de los cuales sí se exige ocultación u otras técnicas análogas en cuanto a su significación engañosa- el control se burla sin dejar de someter la mercadería al servicio aduanero, al que se lleva a engaño haciendo uso de alguno de los artificios que señala la ley.

**Por consiguiente, entendemos que las maniobras consistentes en simular ya sea el robo de la mercadería o el cumplimiento del tránsito a efectos**

---

<sup>65</sup> Cfr. Vidal Albarracín, Héctor Guillermo: “*Delitos Aduaneros*”, cit., pág. 166.



Ministerio Público de la Nación

Procuraduría de Criminalidad Económica y Lavado de Activos

Área Operativa de Delitos Tributarios y Contrabando

(PROCELAC)

de descargar la mercadería en un lugar distinto al autorizado, sustrayéndola del control aduanero, deben ser calificadas (al igual que la “simple” sustitución de esa mercadería) como configurativas del tipo penal establecido en el art. 864, inc. “d” del Código Aduanero.

#### 5. Concurrencia con otros tipos penales. Agravantes

A partir de la experiencia recogida por esta Área Operativa en la investigación de hechos de esta naturaleza, puede afirmarse que, en la mayoría de los casos, las maniobras de contrabando mediante tránsitos encontrarán encuadre jurídico, además, en alguna de las figuras agravadas previstas en el art. 865 del Código Aduanero<sup>66</sup>. En especial las establecidas en los incisos a) y c) del citado artículo.

En efecto, se advierte que por las propias características de las operaciones de tránsito aduanero (que involucran a transportistas, despachantes de aduanas, empresas remitentes de la mercadería en tránsito, empresas destinatarias, etc.) es más bien raro –sino imposible– que se de una maniobra de este tipo en la que no concurren como autores, instigadores o cómplices al menos tres personas (tal como establece el art. 865, inc. “a” del Código Aduanero).

Asimismo, al menos una de las variantes de contrabando mediante tránsitos (la que involucra el registro del “cumplido” de un tránsito no concretado en el sistema MARIA) requiere para su configuración de la intervención del funcionario aduanero que debe registrar el ingreso de ese tránsito, mientras que otras variantes – como la que consiste en la sustitución de la mercadería dentro de un depósito fiscal– se tornan extremadamente riesgosas sin contar con esa complicidad. También en el marco de las otras variantes, y habida cuenta del alto valor que normalmente tiene la

<sup>66</sup> El art. 865 del Código Aduanero establece que “Se impondrá prisión de CUATRO (4) a DIEZ (10) años en cualquiera de los supuestos previstos en los artículos 863 y 864 cuando:

- a) Intervinieren en el hecho TRES (3) o más personas en calidad de autor, instigador o cómplice;
- b) Interviniere en el hecho en calidad de autor, instigador o cómplice un funcionario o empleado público en ejercicio o en ocasión de sus funciones o con abuso de su cargo;
- c) Interviniere en el hecho en calidad de autor, instigador o cómplice un funcionario o empleado del servicio aduanero o un integrante de las fuerzas de seguridad a las que este Código les confiere la función de autoridad de prevención de los delitos aduaneros;
- d) Se cometiere mediante violencia física o moral en las personas, fuerza sobre las cosas o la comisión de otro delito o su tentativa;
- e) Se realizare empleando un medio de transporte aéreo, que se apartare de las rutas autorizadas o aterrizare en lugares clandestinos o no habilitados por el servicio aduanero para el tráfico de mercadería;
- f) Se cometiere mediante la presentación ante el servicio aduanero de documentos adulterados o falsos, necesarios para cumplimentar la operación aduanera;
- g) Se tratare de mercadería cuya importación o exportación estuviere sujeta a una prohibición absoluta;
- h) Se tratare de sustancias o elementos no comprendidos en el artículo 866 que por su naturaleza, cantidad o características, pudieren afectar la salud pública;
- i) El valor de la mercadería en plaza o la sumatoria del conjunto cuando formare parte de una cantidad mayor, sea equivalente a una suma igual o superior a PESOS TRES MILLONES (\$ 3.000.000).”.

mercadería contrabandeada, se recluta en ocasiones a integrantes de la Aduana o de las fuerzas de seguridad para reducir los riesgos de detección (en el primer caso) o custodiar la carga (en el segundo).

Así, en el supuesto de *auto-robo de la mercadería en tránsito*, en la medida en que se produce una falsa denuncia de robo ante la autoridad policial, también concurre el supuesto previsto en el inc. d) del art. 865, en cuanto prevé como agravante la comisión o tentativa de otro delito, que en este caso sería el establecido en el art. 245 del Código Penal<sup>67</sup>.

## **6. Competencia**

Como se adelantara al inicio del presente dictamen, en el caso en que el contrabando viene precedido de la comisión de otros delitos usualmente se generan dudas a la hora de establecer qué calificación jurídica corresponde asignar a los hechos y de qué manera concurren los ilícitos entre sí.

Esto deriva, necesariamente, en contiendas de competencia suscitadas entre tribunales ordinarios y federales, en tanto generalmente las causas comienzan a raíz de tareas de prevención ocurridas con motivo de la sustracción de los camiones con mercadería en tránsito de exportación o importación, sin perjuicio claro está, de otros ilícitos que pudieron haberse cometido en la misma oportunidad, como por ejemplo la privación ilegítima de la libertad del transportista de aquella carga.

Con el fin de brindar a esa Fiscalía un análisis de la cuestión enfocándonos en la jurisprudencia existente al presente sobre este tema, se procedió a la búsqueda y al análisis de diferentes fallos resueltos por la Cámara Nacional en lo Penal Económico y la Corte Suprema de Justicia de la Nación.

En ese sentido, la **Cámara Nacional de Apelaciones en lo Penal Económico**, al expedirse en torno a contiendas negativas de competencia que se trabaron entre ese fuero de excepción y la Justicia Nacional en lo Criminal de Instrucción, ha tenido una postura uniforme a lo largo de estos últimos años, esgrimiendo principalmente que “[...] *no se advierte que el robo constituya un delito medio tendiente a posibilitar el delito de contrabando [...] Por el contrario, el propósito principal de los autores del hecho habría consistido en la consumación del apoderamiento ilegítimo, sin perjuicio que para conseguirlo, haya sido necesario sustraer mercadería del control del servicio aduanero; en consecuencia, aquel (el robo) y no éste (el contrabando) habría sido el delito fin [...]*” (conf., entre otros, C.N.A.P.E., Sala “B”, Registro N° 74, F° 150, Año 2010, “N.N. s/av. contrabando”).

Es decir, la Cámara de Apelaciones en lo Penal Económico toma como criterio para delimitar la competencia de un fuero u otro la verificación (en el curso

---

<sup>67</sup> El artículo 245 del Código Penal establece que “*Se impondrá prisión de dos meses a un año o multa de pesos setecientos cincuenta a pesos doce mil quinientos al que denunciare falsamente un delito ante la autoridad*”.





*Ministerio Público de la Nación*  
*Procuraduría de Criminalidad Económica y Lavado de Activos*  
*Área Operativa de Delitos Tributarios y Contrabando*  
*(PROCELAC)*

de la investigación de que se trate) del **componente subjetivo** de uno u otro delito de los presuntamente cometidos en el comportamiento de los agentes involucrados en la comisión del hecho (contrabando, robo y/o hurto - del camión y/o de la mercadería en cualquiera de las modalidades comisivas establecidas por los arts. 162 a 167 del C.P., privación ilegal de la libertad del chofer, etc.).

En consecuencia, este Tribunal establece que, provisionalmente, los hechos conforman una única conducta delictiva, concurriendo los ilícitos idealmente, en función de lo establecido por el art. 55 del C.P. De ese modo, a partir de la aplicación de las reglas del concurso ideal de delitos, atribuye la competencia al fuero que debe investigar y juzgar la comisión del delito más grave (la justicia ordinaria, para el caso en que el contrabando concurra, por ejemplo, con un robo agravado o una privación ilegítima de la libertad agravada).

Así, la Cámara ha expresado que corresponde atribuir el conocimiento de este tipo de causas “[...] *por el único hecho, con las calificaciones posibles, al juez que tiene competencia para entender en el delito más severamente penado [...]*” (conf. CPECON., Sala “B”, Registros N° 74/10, “N.N. s/av. contrabando”, N° 362/02 “N.N. s/ contrabando”; N° 435/04 “D’Ambros, Héctor Daniel s/ denuncia”; N° 811/02 “Incidente de traba negativa de competencia entre el Juzgado en lo Penal Económico N° 6 y el Juzgado Nacional en lo Criminal de Instrucción N° 25”; N° 853/02 “N.N. s/ inf. ley 22.415”; N° 693/02 “N.N. s/ av. de contrabando”; N° 565/03 “N.N. s/ inf. ley 22.415”; N° 375 “N.N. s/ contrabando; N° 340 “N.N. s/ contrabando”; Sala “A”, “Riquelme, Salvador s/av de contrabando”, Registro N° 636/1998).

De otro lado, es preciso referir que en ocasión de dirimir contiendas negativas de competencia entre Juzgados Federales y Provinciales en causas con las características señaladas, la **Corte Suprema de Justicia de la Nación** sostuvo también la concurrencia ideal de los delitos cometidos en esta clase de sucesos.

Ello, sobre la base de que si el robo de las mercaderías se habría producido cuando las mismas se encontraban sujetas al régimen suspensivo de destinación de tránsito de importación (es decir que se encontraban sin nacionalizar), aún se hallaban sometidas al control aduanero, siendo que con su sustracción se vio frustrado el ejercicio de las facultades de control que corresponde ejercer al servicio aduanero (bien jurídico tutelado por el delito de contrabando)<sup>68</sup>.

---

<sup>68</sup> Esta visión se sustenta en la doctrina sentada por el Alto Tribunal en el conocido fallo “Legumbres”. Allí, se dejó sentado que “[...] *las funciones aduaneras comprenden las facultades necesarias para controlar la concurrencia de los supuestos que regulan los gravámenes aduaneros o fundan la existencia de restricciones o prohibiciones a la importación y exportación [...] de las cuales quedan excluidas, en consecuencia, las facultades de control que [la aduana] pudiera tener y que no se vinculen directamente con el tráfico internacional de mercaderías [...]* [CSJN, Fallos, 305:1028].

No obstante, en criterio sostenido por esta Área Operativa de Delitos Tributarios y Contrabando de la PROCELAC, **la Corte tiene dicho, en numerosos pronunciamientos que cuando existe concurrencia ideal entre un delito común y otro de índole federal, es a este fuero al que corresponde continuar con la investigación** (conf. doctrina de Fallos: 312:1942; 322:3264 y 329:231, entre muchos otros). Esto es, se prescinde de la aplicación de las reglas del concurso ideal, dejando prevalecer la competencia del fuero federal correspondiente al delito de estas características que se encuentre comprometido en la composición de la conducta típica.

En virtud de ello, y de acuerdo a las reglas establecidas en los artículos 1026 y 1027 de la ley 22.415 (que establece la competencia territorial para la investigación del delito de contrabando), la Corte consideró que son los Tribunales Federales quienes tienen que entender sobre este tipo de causas (conf. doctrina de los siguientes fallos de la C.S.J.N.: Competencia N° 359. XXXV “Ayechu, Carlos Bernardo s/ denuncia -causa 4133/98-.”; Competencia N° 996. LXLV “Maxwell Ariel s/ su denuncia; Competencia N° 125. XXXIX “Orsi Ricardo Cesar Vicente s/ denuncia contrabando”; Competencia N° 298. XXXV “Verón Gustavo Javier s/ su denuncia”; Competencia N° 490. LXXXIV “Bisulplus S.A. y Wan Color s/ infr. ley 22.415”, entre muchos otros).

Cabe referir, además, que de acuerdo a la experiencia recogida por esta oficina a través de la intervención en causas de la índole señalada, las contiendas de competencia surgen recién iniciada la investigación.

En esta oportunidad procesal, ya puede apreciarse la identidad de objeto entre ambos procesos (el que investiga el contrabando y, por otra parte, por ej., aquél por el que se investiga el robo del camión y la mercadería) pero, dado el carácter incipiente de la investigación, entendemos que es altamente improbable que, para ese entonces, ya se haya determinado –en cabeza del o los autores- la presencia del elemento subjetivo de uno u otro delito (vg. contrabando/robo).

**Es por ello que entendemos que, atento la doctrina sentada por la CSJN en los fallos citados precedentes, corresponde que sea la justicia federal con competencia territorial en el lugar del hecho, de acuerdo a lo establecido por el art. 1027 del Código Aduanero, la que intervenga en las actuaciones.**

Así las cosas, a efectos de evitar la eventual adopción de temperamentos contradictorios en ambos procesos, la duplicación de tareas investigativas destinadas a la averiguación de la verdad histórica de una hipótesis delictiva única e indivisible y, fundamentalmente, en pos de velar por la vigencia de la garantía del imputado que impide al Estado la persecución penal múltiple por un

---



*Ministerio Público de la Nación*  
*Procuraduría de Criminalidad Económica y Lavado de Activos*  
*Área Operativa de Delitos Tributarios y Contrabando*  
*(PROCELAC)*

mismo hecho (art. 1º, *in fine*, del C.P.P.N.), consideramos que el fuero federal debe resolver estas cuestiones, unificando la investigación a través de la acumulación material y jurídica de ambos expedientes.

Sin perjuicio de lo expuesto, si eventualmente en el curso de la investigación es descartada la comisión de conductas ardidas destinadas a vulnerar el normal ejercicio que el servicio aduanero posee sobre las importaciones y exportaciones (bien jurídico tutelado mediante la represión del contrabando) debería declinarse la jurisdicción en favor del tribunal ordinario competente en la investigación de los demás delitos que conforman la comisión del hecho único.

Finalmente, hacemos saber al Sr. Fiscal que esta Área Operativa se encuentra a su disposición para prestarle cualquier ulterior colaboración que estime necesario solicitar.

Sin otro particular, saludamos al Sr. Fiscal muy atentamente.