

24 2018

RESOLUCIÓN NÚMERO: _____

Considerando: Que conforme lo dispone el literal b) del artículo 8, de la Ley Núm. 226-06, corresponde al Director General de Aduanas: “Adoptar las políticas institucionales, así como las normas, medidas y resoluciones que estime pertinente para el mejor cumplimiento del objeto, políticas y funciones de la Dirección General de Aduanas conforme a la presente ley”.

Considerando: Que el literal k) del artículo 8, de la Ley Núm. 226-06, corresponde al Director General de Aduanas: “Dictar resoluciones para facilitar y hacer operativas las actuaciones tributarias, estableciendo los procedimientos que se requieran para el efecto”.

Considerando: Que conforme las disposiciones del literal p), artículo 4, de la Ley Núm. 226-06, corresponde a esta Dirección General de Aduanas, (**DGA**) sin desmedro de las facultades y atribuciones previstas en esa u otras leyes: “Prevenir los ilícitos tributarios y aplicar las sanciones administrativas previstas por la ley”.

Considerando: Que resultan ser de alto riesgo el traslado de mercancías en calidad de tránsito internacional o entre puertos, aeropuertos, Zonas Francas, centros logísticos o empresas operadoras logísticas, depósitos fiscales, almacenes y otros tipos de empresas relacionadas con el manejo de carga en zonas consideradas como primarias o aquellas para las cuales se ha establecido la verificación a destino;

Considerando: Que los traslados de mercancías son ocasionalmente utilizados para la comisión de ilícitos, lo que en adición a la vulnerabilidad de algunos sistemas existentes perjudica grandemente los intereses nacionales afectando el control sanitario, el comercio lícito, la libre competencia, la integridad de la carga, y en adición hacen mermar significativamente las recaudaciones que gestiona la **DGA**, por lo que la implementación de un riguroso monitoreo de la carga cuando es transportada resulta ser imperiosa.

Considerando: Que el Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT por sus siglas en inglés), hoy GATT-OMC, contempla en el artículo V, la libertad de tránsito de las mercancías.

Considerando: Que el Convenio de Kyoto Revisado contempla el Tránsito como el régimen aduanero estable, seguro y normalizado, modalidad dada a las cargas transportadas de una oficina aduanera a otra bajo el control aduanero, lo que de hacerse de forma eficiente devendría en ser un elemento clave para el desarrollo y sostenimiento de la competitividad económica, incrementaría un mejor y mayor control de las mercancías y evitaría la comisión de ilícitos que repercuten en las recaudaciones y dado el tipo de mercancía, en el régimen sanitario.

Considerando: Que los procesos no controlados, ineficientes y riesgosos para el traslado de mercancías, se traducen en altos costos de transportación, pérdidas cuantiosas y otros, que en su conjunto constituyen un gran obstáculo al intercambio comercial internacional.

Considerando: Que el Acuerdo Facilitación de Comercio (**AFC**) de la Organización Mundial de Comercio (**OMC**) establece la simplificación y agilización de los procedimientos aduaneros en los cuales es necesario presentar las formalidades, los requisitos de documentación y los controles aduaneros en relación con el tráfico en modalidad de tránsito, los que no deberán ser más gravosos de lo necesario para asegurarse del cumplimiento de las prescripciones en materia de tránsito.

Considerando: Que la Estrategia Nacional de Desarrollo (**END**) establece expandir la cobertura y mejorar la calidad de los servicios brindados por las instituciones del Estado dominicano, siempre procurando la mejoría de la seguridad como eje de apoyo al desarrollo productivo y a la inserción competitiva en los mercados internacionales.

Considerando: Que en síntesis y por analogía del capítulo 5.2, ordinal 2, literal a) del DR-CAFTA, así como de la Norma 1.2.4, de Gestión Integrada

de la Cadena Logística del Marco Normativo, Anexo 1, **SAFE** de la **OMA**, el cual propone que “ Todas las partes mantendrán la integridad de la carga y de los contenedores facilitando el uso de la tecnología moderna”, dentro de las cuales el uso de dispositivos de control de apertura, cierre y rastreo permiten una mayor seguridad y fácil control del traslado de mercancías bajo cualquier modalidad incluida la de tránsito o entre puertos, aeropuertos, Zonas Francas, centros logísticos o empresas operadoras logísticas, depósitos fiscales, almacenes y otros tipos de empresas relacionadas con el manejo de carga en zonas consideradas como primarias o aquellas para las cuales se ha establecido la verificación a destino.

Considerando: Que “los sellos aduaneros y las marcas de identificación colocadas por una aduana extranjera, deberían ser aceptados a los efectos de la operación de tránsito aduanero salvo que: a) se considere que son insuficientes; b) no ofrezcan seguridad”, según así lo sugieren las Directrices relativas a las Disposiciones Específicas Sobre Sellos / Precintos Aduaneros, de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

Considerando: Que en adición a las directrices propuestas por la OMA y al control fiscal recaudatorio, otro motivo que justifica la colocación de precintos de mayor efectividad en el Tránsito de Mercancías Internacionales (TIM) mediante el uso de la tecnología, es el de garantizar la llegada a destino y el efectivo control de la apertura y cierre de los contenedores o unidades de carga, previniendo la manipulación de las mercancías e incluso al generar las alertas necesarias, evidenciar el lugar, fecha y hora del hecho, generando las informaciones vitales para la persecución del ilícito, ya sea contrabando, robo, sustracción, adulteración u otros.

Considerando: Que se confirma dentro de las mejores prácticas de control y seguridad para el tránsito de mercancía trasladada en contenedores hacia países limítrofes, es reconocida como buena práctica por diferentes organizaciones internacionales incluida la Organización Mundial de

Aduanas (OMA) el uso de variadas tecnologías de rastreo de los contenedores, principalmente mediante dispositivos de comunicación basados en GPS, GSM, entre otros, por lo cual recomiendan su implementación, según la mejor practica anotada, por países como Azerbajain, Japón, China- Hong Kong, Argentina y Jordania.

Considerando: Que en el capítulo 6, del Anexo General del Convenio de Kyoto revisado, se recomienda usar dispositivos electrónicos acorde estándares de la norma ISO/PAS17712, Tecnología GPS/GSM/GPRS, aplicados entre otros usos, con el fin de controlar el traslado de mercancías bajo cualquier modalidad incluida la de tránsito o entre puertos, aeropuertos, Zonas Francas, Centros Logísticos o empresas operadoras logísticas, depósitos fiscales, almacenes y otros tipos de empresas relacionadas con el manejo de carga en zonas consideradas como primarias o aquellas para las cuales se ha establecido la verificación a destino.

Considerando: Que la Business Alliance For Secure Commerce (BASC); iniciativa privada creada en 1996 en San Diego, California, integrada por EE.UU, Latinoamérica, Unión Europea y el Caribe, promueve estándares mínimos que deben cumplir los operadores logísticos, para facilitar y asegurar que el tráfico comercial no sea utilizado por las estructuras de contrabandistas y evasores de impuestos que afectan el tráfico del comercio lícito y las recaudaciones.

Considerando: Los resultados positivos del Programa de Control de Contenedores UNODC-OMA, en las operaciones de los puertos de Haina y multimodal Caucedo, lo que evidencia ser un método de control en parte efectivo pero que debe ser complementado para poder hacer frente a los contrabandos en primer término y a las evasiones del pago de las obligaciones tributarias aduaneras en segundo plano.

Considerando: Que el uso de dispositivos de seguridad, para el rastreo y control de apertura de los contenedores, no solo aumenta la seguridad del

transporte de las mercancías y a su vez, contribuye al ahorro de tiempo en los procesos y del espacio físico en los lugares dispuestos de velar por la custodia de ésta, toda vez que los vehículos motorizados empleados para su traslado no requieren parqueo, sino un área destinada para la recepción de los contenedores o unidades de carga.

Considerando: Que el uso de estos dispositivos contribuye al uso armonizado de la tecnología para un mayor control en la seguridad de tránsito dentro de un territorio y asegura sustancialmente su llegada a destino, lo que se traduce en la prevención de la pérdida de mercancías y el impedimento de su entrada ilegal al país por cuyo territorio se produce el traslado.

Visto: El Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT por sus siglas en inglés), firmado en fecha 30 de octubre del año 1947, cuyas disposiciones absorbidas y modificadas se mantienen en efecto pactadas en el Acuerdo de Marrakech firmado en fecha 14 de abril del año 1994, bajos los Acuerdos de la Ronda de Uruguay hoy GATT-OMC.

Visto: El convenio Aduanero sobre Contenedores, 1972;

Visto: El Manual de Tránsito publicado por la OMA en 2014;

Vista: La Ley Núm. 479-08, de fecha 11 de diciembre de 2008, General de las Sociedades Comerciales y Empresas Individuales de Responsabilidad Limitada y sus modificaciones;

Vista: La Ley Núm. 107-13, de fecha 8 de agosto de 2013, sobre los Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo;

Visto: El anexo 1, del Marco Normativo de la Gestión Integrada de la Cadena Logística de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

Vista: La Declaración de Balí, de fecha 7 de diciembre del año 2013.

Visto: El protocolo de enmienda del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio (OMC), aprobado mediante Resolución Núm. 696-16, de fecha 16 de diciembre de 2016.

Vista: La Ley Núm. 1-12, del 25 de enero de 2012, que aprueba la Estrategia Nacional de Desarrollo (EDN) de la República Dominicana.

Visto: El tratado de Libre Comercio DR CAFTA, firmado en fecha 05 de agosto del año 2004, y sus modificaciones.

Visto: El Acuerdo de Libre Comercio EPA, firmado el día fecha 15 de octubre del año 2008, y sus modificaciones.

Vista: La Convención de Kyoto de simplificación y armonización de regímenes aduaneros firmado en fecha 18 de mayo del año 1973, revisado el 26 de junio de 1999 e integrado a nuestra legislación mediante Resolución del Congreso Nacional Núm. 119-12 de fecha 17 de abril del año 2012.

Vista: Las directrices Sobre el Tránsito publicada por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), 2017.

Vista: La Ley Núm. 226-06, de fecha 19 del mes de junio del año 2006, que otorga Personalidad Jurídica y Autonomía Funcional, Presupuestaria, Administrativa, Técnica y Patrimonio propio a la Dirección General de Aduanas (DGA).

Por tanto, por los motivos antes expuestos el Director General de Aduanas de la República Dominicana, dicta la siguiente Resolución para la Inscripción de Suplidores en el **Registro de Control y Monitoreo de Traslado y Apertura de Contenedores (ReCoMTAC)**:

RESUELVE:

PRIMERO: Objeto y Alcance. Por medio de la presente Resolución se establece la obligatoriedad de registro y certificación de: a) Las Empresas Suplidoras interesadas en la prestación de los servicios de geolocalización, monitoreo, control de apertura y cierre de contenedores o unidades de carga utilizados para el traslado de las cargas pendientes de cumplir con el debido proceso de declaración, liquidación y pago de tributos aduaneros o sujetas al cumplimiento de las formalidades y prescripciones establecidas para cada régimen u operación aduanera de que se trate; y, b) Los dispositivos requeridos para la prestación de los servicios de geolocalización, apertura y cierre controlado de contenedores o unidades de carga utilizados para el traslado de las mercancías dentro del territorio nacional o para su pase transfronterizo en calidad de tránsito.

Párrafo I: Este servicio deberá ser prestado directamente por las Empresas Suplidoras a los Usuarios del Servicio, incluidos sin que la siguiente lista sea limitativa a: Importadores – Exportadores, Agentes Aduanales, Almacenes en Zona Fronteriza, Parques de Zonas Francas, Zonas Francas Especiales, Centros Logísticos, Empresas Operadoras Logísticas, Almacenes de Depósitos, Admisión Temporal, empresa de hidrocarburo bajo control aduanero, verificación a destino y a los que así les sea requerido por la DGA.

SEGUNDO: Glosario de Términos. El siguiente glosario aplica para la interpretación de los términos incluidos en esta Resolución exclusivamente.

Contenedor: Elemento de transporte o caja de carga que consiste en un recipiente especialmente construido para facilitar el traslado de mercancías, como unidad de carga, en cualquier medio de transporte con la resistencia suficiente para soportar una utilización repetida y ser

llenado o vaciado con facilidad y seguridad provisto de accesorios que permitan su manejo rápido y seguro en la carga, descarga y transbordo, identificable de acuerdo a las normas internacionales en forma indeleble y fácilmente visible, que consta con una inscripción o registro ante los organismos nacionales para tales fines. En los casos que aplique sinónimo de Unidad de Carga.

DGA: Dirección General de Aduanas (DGA), de la República Dominicana.

Empresa Suplidora: Sociedad comercial dedicada a prestar los servicios de instalación de equipos de rastreo y monitoreo de carga mediante tecnologías satelitales y/o de redes móviles.

Geolocalización: Capacidad para obtener la ubicación geográfica real de un objeto o dispositivo a través de señales de GPS y en los casos en que esta no se encuentre disponible, utilizando la información de las torres telefónicas para triangular la posición aproximada.

GPS: Sistema de Posicionamiento Global, más conocido por sus siglas en inglés, GPS (Global Positioning System).

Precintos Electrónico: Dispositivo GPS y GPRS/GSM que permite la trazabilidad y control constante de las unidades de carga durante el tránsito hasta su destino final, capaz de ser programado con los parámetros de la ruta a seguir y que se coloca en la puerta y accesos del contenedor para actuar como elemento de seguridad que evita la apertura no autorizada del mismo.

ReCoMTAC: Registro de Control y Monitoreo de Traslado y Apertura de Contenedores

UFMS: Unidad de Monitoreo de Frontera y Seguimiento de la Dirección General de Aduanas.

Unidad de Carga: Remolque o semirremolque (furgón, plataforma, tolva, tanque fijo) no motorizado, registrado ante los organismos nacionales de transporte y aduana, para efectos de prestación de servicios de medio de transporte de mercancías.

Usuario: Persona física o moral que solicita a las Empresas Suplidoras, autorizadas y con certificación al día, el servicio de instalación de los equipos de rastreo aprobados y certificados a su vez por **DGA**, que permiten y garanticen a estos como a la **DGA**, dar seguimiento a los contenedores o unidad de carga, que contengan las mercaderías en traslado, tanto en referencia a su ubicación como respecto a la apertura o remoción de sus puertas.

Zona Primaria Aduanera: Es toda área donde se presten o se realicen, temporal o permanentemente, servicios, controles u operaciones de carácter aduanero. Comprende los recintos aduaneros en espacios acuáticos o terrestres, destinados a las operaciones físicas de embarque, desembarque, movilización o depósito de las mercancías; así como también los Parques de Zona Franca, almacenes fiscales, almacenes de consolidación de carga, depósitos de reexportaciones, centros logísticos, oficinas, locales o dependencias destinadas al servicio directo de la Dirección General de Aduanas.

TERCERO. ReCoMTAC. Se incorpora el **Registro de Control y Monitoreo de Traslado y Apertura de Contenedores (ReCoMTAC)**, para la efectiva supervisión del traslado de mercancías cuya data e informaciones será directamente reportadas en tiempo real por las Empresas Suplidoras que estarán interconectadas a la Unidad de Monitoreo de Frontera y Seguimiento (UMFS), bajo el formato en línea que tenga a bien establecer la Dirección General de Aduanas (DGA).

CUARTO: Requisitos Para Inscribir Empresa Suplidoras en el ReCoMTAC. Las empresas que deseen ser inscritas y certificadas para la prestación del servicio descrito en la primera disposición de la presente Resolución deberán hacer su solicitud por escrito y proveer la siguiente documentación debidamente certificada por la autoridad correspondiente. A saber:

- 4.1. Copia certificada por la Oficina de Registro Mercantil de la Cámara de Comercio y Producción, Inc. correspondiente, de los Estatutos sociales actualizados.
- 4.2. Copia certificada por la Oficina de Registro Mercantil de la Cámara de Comercio y Producción, Inc. correspondiente del Certificado de Registro Mercantil actualizado.
- 4.3. Acta de Registro Nacional de contribuyentes certificada y actualizada por la Dirección General de Impuestos Internos (DGII).
- 4.4. Certificación expedida por la Dirección General de Impuestos Internos (DGII), de estar al día en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales.
- 4.5. Certificación de la Tesorería de la Seguridad Social (TSS) de estar al día en el pago de las retenciones.
- 4.6. Presentar Garantía original del fabricante, de los dispositivos a ser utilizados.
- 4.7. Presentar original de Autorización de Fabricante que le faculta para comercializar los dispositivos a ser utilizados.
- 4.8. Certificaciones de cumplimiento del servicio prestado.

- 4.9. Listado de empleados que laborara para la empresa en las actividades propias de la prestación del servicio a los usuarios.
- 4.10. Certificación de no antecedentes penales de los socios y empleados.

QUINTO: Certificación de los Equipos. Las empresas interesadas para la inscripción y certificación de Servicio Autorizado **ReCoMTAC**, deberán someter los equipos propuestos para la prestación del servicio a las pruebas que determine la **Dirección General de Aduanas (DGA)** cuyas prestaciones técnicas mínimas deberán ser las siguientes:

- 5.1. Permitir la geolocalización en tiempo real y el monitoreo las 24 horas del día, los 7 días de la semana, de todos los Contenedores o Unidades de Carga en los que hayan sido colocados;
- 5.2. Permitir graficar y visualizar mediante mapas, tanto digitales como satelitales actualizados, el recorrido del contenedor o unidad de carga al que haya sido colocado, así como enviar información y generar las alertas a ser definidas por la Unidad de Monitoreo de Frontera y Seguimiento (UMFS).
- 5.3. Generar rutas principales y alternas sin restricciones para la programación de los viajes.
- 5.4. Enviar alertas de manera automática sin intervención del operador vía e-mail y/o SMS para los siguientes eventos:
 - 5.4.1. Paradas no programadas
 - 5.4.2. Paradas por espacios de tiempo predefinidos.
 - 5.4.3. Salida de la ruta establecida.
 - 5.4.4. Movimiento fuera de horario autorizado.
 - 5.4.5. Entrada y salida de puntos de Interés.

- 5.5. Brindar facilidades de monitoreo de todos y cada uno de los dispositivos a través de una plataforma basada en navegador web con acceso mediante doble factor de autenticación, con disponibilidad 24 horas el día, los 7 días de la semana, tanto para computadoras personales como para dispositivos móviles.
- 5.6. Preservación de históricos de movimientos por no menos de treinta y seis (36) meses (tres (3) años), en reportes exportables de rutas y alertas en formato CSV y Texto Delimitado.
- 5.7. Posibilidad de filtrar la información histórica mediante diversos campos tales como. rango de fecha y hora, localidad de partida, localidad de llegada, placa del vehículo, numero del contenedor, Identificación del chofer, duración del trayecto, etc.
- 5.8. Sistema de comunicación GSM, GPRS, 3G/4G, que garantice la mayor cobertura nacional; trazabilidad mediante Sistema de Geoposicionamiento Global (GPS);
- 5.9. Capacidad de manejar al menos dos (2) proveedores de servicios de comunicación (Doble SIM Card)
- 5.10. Permitir el Intercambio electrónico de información bidireccional de manera segura (T15) mediante la integración con servicios (Web Services).
- 5.11. Los dispositivos deberán disponer de sensores que permitan detectar y generar alertas que puedan ser visualizadas en las consolas de monitoreo y manejadas como mensajería a través de fuentes tales como correo electrónico, mensajes de texto (SMS) e interfases de comunicación (web services), para el control de:
 - 5.11.1. Apertura controlada de puertas
 - 5.11.2. Cierre controlado de puertas

- 5.11.3. Desmontaje de puertas.
 - 5.11.4. Inhibición de la señal de GPS.
 - 5.11.5. Porcentaje de carga de la batería.
- 5.12. Apertura y cierre remoto del dispositivo mediante el uso de mecanismo de doble factor de autenticación o que garantice la apertura controlada del dispositivo por personal autorizado para ello.
- 5.13. Capacidad de encriptación de al menos quinientos doce (512) Kilobytes (KB).
- 5.14. Registro de estados hasta tres mil quinientos (3,500) diarios, es decir, de al menos un reporte cada quince (15) segundos.

Párrafo I: Los equipos a ser certificados deberán cumplir con las siguientes características o funcionalidades:

- 5.15. Apertura remota controlada por personal autorizado para ello.
- 5.16. Capacidad de enrolar al menos tres (3) usuarios para el mecanismo de apertura y cierre del dispositivo.
- 5.17. Duración de batería mayor o igual a treinta (30) días.
- 5.18. Puerto USB para descargar información de la ruta transitada y de los eventos de forma directa y fiable desde el dispositivo.
- 5.19. Posición de montaje: tipo cerradura (candado) de la puerta del contenedor.
- 5.20. Resistentes al agua, corrosión, golpes y choques. Certificaciones IOT/KC/CE, IP67.

Párrafo II: La plataforma de monitoreo que brinda apoyo a los dispositivos a ser certificados debe cumplir con las siguientes funcionalidades.

- 5.21. Capacidad de almacenar los detalles de la ruta realizada por al menos 1 (una) semana.
- 5.22. Capacidad de ubicar el dispositivo mediante triangulación por celdas ante la Falta de cobertura o señal GPS.
- 5.23. Capacidad de registrar hasta tres mil quinientos (3,500) estados/eventos diarios, es decir, de al menos un reporte cada quince (15) segundos.

Párrafo III: Los equipos a ser certificados deberán ser sometidos a las pruebas correspondientes, para lo cual la Empresas Suplidoras deberán hacer entrega de al menos tres (3) dispositivos para la realización de una prueba de concepto de al menos diez (10) días continuos de duración. Las pruebas incluirán el hardware (inclusive la destrucción del dispositivo de ser necesario) y el software o plataforma de monitoreo y control. A tales efectos se definirá por parte de la DGA la clasificación de los correspondientes escenarios de prueba.

- 5.24. Los equipos serán instalados y retirados de los contenedores o unidad de carga para el traslado de mercancías por la empresa autorizada en el lugar de salida y llegada ante los oficiales de aduanas asignados y entrenados para verificar su retiro. Este servicio deberán prestarlo de manera rápida y eficientemente la Empresa Suplidora

SEXTO: Restricciones a las Empresas Suplidoras del servicio. Las empresas que prestarán el servicio de interconexión, transmisión de datos, video e información sobre análisis de rutas y otras que se establecen en esta resolución o a futuro, no podrán ser financiadas, tener relación de

inversión directa o indirecta en el capital de aquellas a las que prestan el servicio o percibir de aquella alguna ventaja económica, ni viceversa.

Párrafo I: Queda prohibida la inscripción, así como la certificación de empresas cuyos socios o empleados estén relacionados hasta el cuarto grado de consanguinidad inclusive, con empleados de los usuarios, o empleados o funcionarios de la Dirección General de Aduanas (DGA).

SÉPTIMO: Requerimiento del Servicio. Se establece la obligatoriedad de la utilización de precintos electrónicos en toda mercancía a ser trasladada dentro del territorio nacional que estén pendientes de cumplir con el debido proceso de declaración, liquidación y pago de tributos aduaneros o sujetas al cumplimiento de las formalidades y prescripciones establecidas para cada régimen u operación aduanera de que se trate, especialmente para aquellas destinadas a tránsito fronterizo.

Párrafo I: Las empresas habilitadas para prestar servicios de precintos electrónicos deben renovar su certificación anualmente ante la DGA.

Párrafo II: La indisponibilidad de los servicios de monitoreo por fallas de la plataforma o de los dispositivos, así como violaciones en la colocación y retiro de precintos electrónicos sin contar con las autorizaciones por parte del personal de la **DGA**, podrán ser sancionadas mediante la revocación de la certificación que les habilite para operar como empresa autorizada para ofrecer servicios detallados, sin perjuicio de las sanciones y penalidades previstas en la legislación aduanera y tributaria vigente.

Párrafo III: Para mantener el estatus de empresa certificada para ofrecer los servicios descritos, las empresas deben contar con un inventario de dispositivos certificados que permitan cubrir las necesidades de tránsito de carga de los usuarios de la **DGA**. La falta de inventario para suplir estas necesidades podría dar lugar a la pérdida de la certificación que les habilita para operar como empresa autorizada para ofrecer estos servicios.

OCTAVO: En los casos en que sea detectado un traslado de carga o tránsito que este dentro de algunas de las modalidades descritas anteriormente sin el uso apropiado de los equipos certificados que estén aprobados y funcionando conforme al **Registro de Control y Monitoreo de Traslado y Apertura de Contenedores (ReCoMTAC)** y/o que no esté siendo supervigilado por la Unidad de Monitoreo de Frontera y Seguimiento (**UFMS**), será detenido y transportado a la oficina o sede de la Aduana más cercana cumpliendo con las formalidades previstas en esta resolución, para que le sea realizada una inspección y verificación completa de las mercancías transportadas debiendo hacer constar en el registro de tanto el transportista como de todo involucrado, incluyendo el gestor, la falta cometida.

NOVENO: Comunicar la presente Resolución a la Unidad de Registro, Subdirección de Tecnología, administradores de aduanas y encargados de negociados de los puertos y aeropuertos del país, para los fines correspondientes.

Dada en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana a los veinticuatro (24) días del mes de abril del año dos mil dieciocho (2018)



LIC. ENRIQUE A. RAMÍREZ PANIAGUA
Director General de Aduanas

