



Anotaciones Sobre la Nueva Ley Orgánica de Aduanas**

En fecha 19 de noviembre de 2014 fue publicado el Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Reforma de la Ley Orgánica de Aduanas, el cual posterior a sesenta (60) *polémicos días* contados a partir de la fecha siguiente a la de su publicación en Gaceta Oficial entró en vigencia, es decir, sin que los usuarios del servicio aduanero y sus auxiliares, producto de su lectura, tuviesen certeza jurídica si los días debían computarse de manera continua o hábiles, finalmente el día 19 de enero, posterior a que la Administración Aduanera y Tributaria lo aclarase en su portal web, la Ley comenzó su vigencia.

Como punto previo, creo importante señalar que hubiese resultado sumamente beneficioso para el país que el proyecto de reforma de la Ley Orgánica de Aduanas hubiese sido dictado utilizando previamente los mecanismos de consulta a la sociedad civil que prevé el texto constitucional, que han sido desarrollados en la Ley Orgánica de la Administración Pública, ya que como ha expresado el autor *Juan Manuel Camargo* (Colombiano) en su texto *Nuevo Derecho Aduanero*:

“...Hay que preguntarse si no contradice el esquema democrático la existencia de una institución que tiene el poder de redactar la ley, aplicarla y además interpretarla con fuerza vinculante, a través de conceptos obligatorios”

Igualmente no podemos dejar pasar, como observación, que una vez más la Ley promulgada lamentablemente deja de lado el anhelado y necesario fin de la codificación, pues la tendencia moderna y universal de un ordenamiento normativo aduanero encuentra razón de ser, entre otros trascendentales objetivos, en la materialización del *Principio de Seguridad Jurídica*, permanencia y solidez de las instituciones aduaneras, así como en la no menos importante erradicación de la facultad discrecional de los órganos funcionarios, a lo cual se hubiese contribuido favorablemente con la elaboración de un

Código Orgánico Aduanero

; consideramos, por consiguiente, que los esfuerzos del Ejecutivo nacional debieron estar orientados legal y fundamentalmente a redactar y promulgar un Código Orgánico Aduanero, utilizando los mecanismos de consulta consagrados en el texto constitucional.

Ahora bien, entre otros aspectos que resaltan en este nuevo texto normativo, encontramos lo siguiente:

1. vFacultad del Superintendente para decidir casos dudosos, no previstos, fortuitos y de fuerza mayor, dejando a salvo los intereses de la República y las exigencias de la equidad. Esta disposición estaba atribuida en la Ley del año 1978 al Ministro de Finanzas (Hacienda), pero en la reforma del año 98, fue inexplicablemente suprimida. Considero importante su restablecimiento, incluso que su competencia esté directamente en manos de la Administración Aduanera, pues permitirá, mientras se dicta el nuevo Reglamento la Ley, resolver casos que no están pautados en la actual normativa, tal es el caso de la permanencia de bienes de capital destinados a proyectos industriales, ingresados bajo régimen de admisión temporal, cuando el lapso de ejecución de proyectos de envergadura e importancia nacional, requieran lapsos de permanencia mayores a los pautados en la normativa reglamentaria. Sobre lo cual ya se ha pronunciado favorablemente la jurisprudencia patria. Haciendo del servicio un verdadero ente facilitador del comercio internacional.

1. v En lo que respecta al registro del manifiesto de carga, a través del SIDUEA, por parte de los agentes navieros, aéreos o terrestres, el lapso sufre una variación, que estimo

importante resaltar, ya que se establece que los manifiestos de carga deberán registrarse a más tardar con cuarenta y ocho (48) horas de anticipación al momento de la llegada o salida del vehículo cuando se trata de carga marítima y, hasta cuatro (04) horas de anticipación para el caso de carga aérea y terrestre. Esto requiere imprescindiblemente un análisis minucioso con los Auxiliares de la Administración Aduanera, ya que lejos de convertirse en una norma facilitadora, ha creado múltiples problemas al desarrollo normal del comercio internacional. El tráfico de mercancías, por más control que al mismo se le imponga, está sujeto en los diversos países a normativas y procedimientos, para exportación, sobre los cuales resulta imposible intervenir al servicio aduanero venezolano, es decir, imponer tiempos para el arribo o llegada, así como la contratación de naves (buques, aviones o camiones), ya que atienden por lo general a la disponibilidad del transporte. Quizás, sólo quizás, sea prudente imponer sanciones por bultos descargados de más o de menos, que no estén correctamente manifestados en el Sobordo registrado a través del SIDUNEA, pero ofreciendo un término o plazo al agente de carga para que efectúe dicha manifestación, una vez concluida las labores de descarga, lo cual será cotejado por el funcionario aduanero ubicado al pie de la misma, así como por el depositario temporal de dichos implementos de transporte, que contienen las mercancías de los consignatarios. De hecho la norma, que ha sido hoy redactada y puesta en vigencia establece que la información contenida en los manifiestos de carga podrá ser rectificada por los transportistas, porteadores o sus representantes legales *a más tardar al día siguiente de la llegada*, pero ¿cómo puede el agente de carga cumplir con ello sin caer en infracción, cuando la operación de descarga dura, por ejemplo, tres (3) días, como mínimo?

Aquí el tema, no sólo es la sanción de carácter pecuniaria, la cual resulta totalmente *desproporcionada* con relación al costo del flete marítimo, así como a los ingresos por servicios de un agente de carga en Venezuela. Aunado a que en la mayoría de los casos, los implementos de transporte descargados de más o de menos guarda directa relación con la actividad portuaria, aérea y de terminales terrestres para la exportación en los países de los cuales proceden los contenedores con sus cargamentos, en cuyos casos absolutamente nada de injerencia tienen estos auxiliares venezolanos de la Administración Aduanera.

A la desmedida sanción patrimonial, debemos añadir la “*suspensión de actividades*” que pauta

esta normativa, concretamente cuando los auxiliares sean sancionados dos veces o más *con multa firme*

por las infracciones cometidas durante el periodo de un año, serán suspendidos por un lapso de ciento veinte (120) días continuos, si la suma de las multas no excede de seiscientas unidades tributarias (600 U.T.), y por ciento ochenta (180) días continuos, si excede de dicho monto, pudiendo incluso ser “

revocada

” por un lapso de cinco (5) años, si es sancionado con multa firme

por el mismo tipo de infracción

por dos veces durante el periodo de tres (3) años. Conclusión, en cuanto a esta normativa punitiva, ¿

qué auxiliar está exento de incurrir en infracciones administrativas, por lo general absurdas e incluso no atribuibles a él específicamente, sobre las cuales no opera una eximente de responsabilidad penal aduanera

? Me atrevo a afirmar que ninguno. Por ende, todo auxiliar pudiese fácilmente ser revocado por un periodo de cinco años.

1. vLa normativa, también exige a los agentes de carga justificar, en todos los casos, *al día siguiente de la llegada*

, la diferencia en más o menos de mercancías descargada con relación a la incluida en los manifiestos de carga. En este caso, consideramos que la norma incurre en la imposición de obligaciones de imposible cumplimiento, visto que esta actividad sólo pudiese ser efectuada con certeza al día siguiente de

concluida la descarga de la nave

1. vLa Ley denomina a las antiguas operaciones aduaneras como “*regímenes*” y efectúa definición, en lo que se refiere a Importación y Exportación, por lo menos, más acertada de lo que realizó el Código Aduanero del MERCOSUR, lo que no podemos igualmente afirmar de la definición de Tránsito Aduanero, al que asimila a un régimen aduanero suspensivo.

1. vUn aspecto de no menor importancia lo constituye el hecho de que se establece que el tránsito no estará sujeto a la aplicación de *restricciones de carácter económico*, pero este tipo de restricciones, no sólo no son definidas en el texto legal, es decir, cuando se está en presencia de una restricción de carácter económico y cuando no, ya que nuestro arancel de aduanas, en el cual se contiene el bloque jurídico hermético (tarifas y restricciones), *artículo 117*, no hace distinción de las mismas, este señalamiento permite percibir un cierto halo de “*discrecionalidad funcional*”, que por regla general resulta fatal para el ejercicio a plenitud de la potestad aduanera, así como para la seguridad jurídica, confianza legítima o expectativa plausible que se debe garantizar a los administrados o usuarios del servicio aduanero.

En una próxima entrega analizaremos los nuevos institutos aduaneros, algunos de ellos que han logrado preocupar al sector aduanero nacional debido a la imposibilidad de cumplir algunas actividades impuestas, tal es el caso de la Declaración Anticipada Informativa (*DAI*), o *obligación del importador*, pero que a la larga resulta motivo de sanción administrativa para el Agente de Aduanas, que lo podría llevar a la suspensión o revocatoria temporal. También examinaremos lo inherente a la causación de la obligación aduanera, el comiso de mercancías y su atenuación conforme a la jurisprudencia patria, pago de gravámenes, medios de extinción de la obligación aduanera, entre otros aspectos.

Abg. JULIO RODRIGO CARRAZANA GALLO**

Especialista e investigador en Derecho Aduanero

juliocarrazana@ambitoaduanero.com

www.ambitoaduanero.com

Artículo de opinión publicado en el periódico *Ámbito Jurídico* (LEGIS) el mes de Febrero de 2015.