



Foto: www.ahlersconsig.com

EL RÉGIMEN ADUANERO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

Por. Néstor Restrepo Rodríguez, Gerente Restrepo Asociados-Abogados Asesores.



INTRODUCCIÓN. El tema que hoy nos convoca es ciertamente complejo, no sólo por lo especializado del transporte marítimo sino por la rigurosidad de la legislación aduanera, que lo impacta seriamente con el estricto régimen de obligaciones que veremos a continuación.- Para ello abordaremos el estudio del actual estatuto aduanero, Decreto 2685 de 1999 y sus normas complementarias.

TRANSPORTADOR COMO RESPONSABLE DE LA OBLIGACIÓN ADUANERA. Lo primero que llama la atención poderosamente es cómo esta ley, en una demostración de largueza legislativa, lo hace responsable en forma increíble de la obligación aduanera, cuando en el art. 3º ibídem define quiénes son los responsables de la obligación aduanera en la importación y exportación, y establece sin rubor alguno que el transportador "...será responsable de las obligaciones que se deriven por su intervención...". *Si tenemos claro que dicha obligación en la importación no es otra cosa que el compromiso de "...pagar los tributos aduaneros y las sanciones a que haya lugar..."*, (art. 87 ibídem) de donde se concluye que esta obligación recae única y exclusivamente en quien hace la importación, debemos preguntarnos cómo, o por virtud de qué, un transportador que sólo la moviliza, responde por sus tributos aduaneros.

Y decimos que la aduana legisla increíble y largamente, pues basta con repasar lo que establece sobre la naturaleza de esta obligación, para acabar de comprobar el por qué de nuestra afirmación.- En efecto, el art. 4º ibídem consagra que *"...la obligación aduanera es de carácter personal, sin perjuicio de que se pueda hacer efectivo su cumplimiento sobre la mercancía..."*. Se entiende, aunque no se comparta, el afán fiscalista de precaver a toda costa el recaudo de los tributos, pero nótese el tremendo impacto de la norma en la operación de transporte marítimo.

Sobre el anterior aspecto, típicamente fiscal, nos hemos pronunciado en nuestras cátedras de derecho aduanero y de transporte marítimo, y en varias publicaciones especializadas, razón por la cual y además por no ser tema del trabajo aquí desarrollado, no lo profundizamos ahora.

TRANSPORTADOR Y SU RESPONSABILIDAD A LA LLEGADA DE LA MERCANCÍA AL TERRITORIO ADUANERO NACIONAL. Es a lo largo de este proceso específico donde se aprecia la serie de obligaciones y responsabilidades en cabeza del transportador.- Si bien son plausibles, no por ello son menos delicadas e impactantes para la operación, y su inobservancia sancionada severamente.- Veamos:

ARRIBO BUQUE. Sea lo primero advertir cómo el art.90 *ibídem* precisa que "...*todo medio de transporte que llegue al territorio aduanero nacional...deberá arribar por los lugares habilitados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales...*", con lo que está claro que sólo por las zonas primarias aduaneras habilitadas puede ingresar el buque, so pena de violentar esta regulación.- Es la zona primaria el único lugar autorizado para recibir, almacenar y movilizar las mercancías que ingresan o salen del país, y ello se entiende perfectamente ya que así se facilita el control y vigilancia, de manera pues que si el buque arriba por una zona secundaria, estaremos en presencia de una manifiesta infracción aduanera.

AVISO ARRIBO BUQUE SIN CARGA O CON PASAJEROS. Una segunda obligación, por demás muy específica, le fija la norma aduanera al transportador cuando en el art. 91 *ibídem* le exige dar "...*aviso de su llegada a la administración de aduanas correspondiente, con una anticipación mínima de seis (6) horas...*", en los casos en que la motonave no contenga carga, o transporte únicamente pasajeros.- Decimos que es una obligación especial pues no es éste el caso más usual en nuestros puertos, con excepción de Cartagena y más recientemente Santa Marta, que avanzan raudos como puntos de toque de cruceros turísticos internacionales. Este aviso que debe darse a través del sistema informático establecido, como el de llegada con carga que veremos a continuación, además de permitir programar las diligencias oficiales de las diferentes autoridades en el puerto, es el punto de partida para las operaciones de control aduanero y subsiguientes, tanto para el turismo como para la importación en ciernes.- De ahí su importancia y la correlativa sanción en caso de incumplimiento.

AVISO LLEGADA BUQUE CON CARGA. Por su parte el artículo 97-1 *ibídem* consagra la tercera obligación para el caso de llegar la motonave con mercancías, consistente en que, además de reportar lo anterior a la aduana vía informática oficial, el mencionado aviso

Foto: www.vasdtracker.com



deberá presentarse en el momento, o con anterioridad, a que la autoridad marítima **otorgue la libre plática o autorice el inicio anticipado de la operación.**

Hemos resaltado el punto de arriba porque aquí se presenta un caso singular y no menos delicado, cual es el de que el transportador se ve obligado por dos normas/autoridades en un momento crucial de la operación, lo que implica una perfecta labor de coordinación/sincronización interdisciplinaria, además de suponer un serio riesgo de incumplimiento, pues una actuación aduanera puede resultar fallida si no se da la correlativa actuación marítima, o viceversa.- Obsérvese cómo esta tercera obligación no sólo es compuesta sino igualmente delicada, ya que su inobservancia coloca al transportador ad portas de infringir las dos regulaciones.

DOCUMENTACIÓN. La cuarta obligación para el transportador que arriba a puerto colombiano, es la de relacionar en el respectivo manifiesto de carga todas las mercancías transportadas, con excepción de la amparada en documentos con destino a otros puertos. (Art. 95 *ibídem*).

MANIFIESTO DE CARGA. No sobra repasar esta noción definida en el artículo 94 *ibídem* como "...*documento que contiene la relación de todos los bultos que comprende la carga, incluida la mercancía a granel, a bordo del medio de transporte y que va a ser descargada en un puerto o aeropuerto, excepto los efectos correspondientes a pasajeros y tripulantes y que el representante del transportador debe entregar debidamente suscrito a la autoridad aduanera...*", apareciendo así una quinta y precisa obligación en su cabeza.

CONTENIDO INFORMACIÓN DOCUMENTOS DE TRANSPORTE. Aquí surge una sexta obligación, consagrada en el art. 94-1 *ibídem*, que no por elemental es menos importante.- Se trata de la regla de contenido de los documentos de transporte, y los consolidadores, los cuales deben contener como mínimo: tipo, número y fecha de los documentos, características del contrato de transporte celebrado, cantidad, peso, volumen, identificación unidad de carga, identificación de la mercancía cuando a ello haya lugar y la indicación del trámite o destino que se le dará a la misma una vez descargada.-Tómese nota de la minuciosidad en el diligenciamiento de esta documentación, y recuérdese que cualquier inexactitud es sancionada rigurosamente por la norma aduanera.

Llamamos la atención especialmente en la exigencia de detallar el tipo de contrato de transporte, pues no se olvide que en transporte marítimo no sólo se con-



Foto: www.cb.123rf.com

trata el servicio bajo conocimiento de embarque, sino también bajo fletamento, y que este último tiene unas seis variantes, razón por la cual hay que tener absoluta claridad desde su contratación para evitarse una nueva dificultad, esta vez aduanera.

TRANSMISIÓN Y ENTREGA DOCUMENTACIÓN.

Aparece ahora una séptima y dual obligación para el transportador, al tenor del artículo 96 *ibidem* en cuyo inciso 2º señala que: "...deberá entregar a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales a través de los servicios informáticos electrónicos, la información de (sic) manifiesto de carga y de los documentos de transporte por él expedidos, con una anticipación mínima de doce (12) horas a la llegada del medio de transporte...".

A renglón seguido el mismo precepto en su inciso 3º dispone que "...Cuando se trate de carga consolidada en el modo marítimo el agente de carga internacional, ..." (sic) debe entregar a la aduana vía electrónica oficial la información de los documentos consolidadores master e hijos, con una anticipación mínima de doce (12) horas a la llegada del buque al territorio nacional, y si se trata de trayectos cortos señalados por la aduana, la entrega de la información que puede hacerla el agente o el transportador, debe realizarse con una antelación mínima de seis (6) horas a la llegada del buque.

Nos detenemos en esta obligación que llamamos dual porque involucra a dos responsables, transportador y agente de carga, (que interviene por primera vez) y porque envuelve dos operaciones con dos tipos de carga: general y unitizada, teniendo cada una de ellas su propio régimen, lo que le confiere un alto nivel de detalle, complejidad y rigurosidad no solo para su ejecución, sino para el cumplimiento de cada obligación según se trate, exigiendo además una impecable coordinación transportador-agente.- Agréguese la dificultad adicional que supone el concepto "trayectos cortos" potestativo de la aduana, pues si una cosa entiende el transportador/agente y otra distinta la autoridad se estará frente a otro semillero de conflictos.- Es pues otra norma rigurosa y casuista de nuestro ordenamiento aduanero que ciertamente no facilita estas operaciones, y téngase en cuenta que todavía no hemos firmado el cacareado TLC con los Estados Unidos de Norteamérica.

TRANSPORTE BAJO FLETAMENTO. Aquí la norma bajo estudio, en su art.97, desplaza esta octava obligación en cabeza del fletador, y tiene relación con el compromiso de que éste se encargue del régimen de llegada del buque, en el caso de que el armador no tenga representación en Colombia, obligación que nos parece lógica.

INFORMES DESCARGUE E INCONSISTENCIAS.

Novena obligación para el transportador a la luz de lo previsto en el art. 98 *ibidem*, por virtud del cual una vez informe a la aduana los datos de la mercancía relacionada en el manifiesto de carga, si aparecen inconsistencias (sobrantes, faltantes, excesos, defectos, o documentos no relacionados en dicho manifiesto) debe registrarlas en el citado informe, dentro de las 24 horas siguientes al mismo.- Esta obligación impone una rápida y cuidadosa revisión de la operación completa, dada la premura del tiempo asignado para su cumplimiento.

Justificación inconsistencias.- Correlativamente el art. 99 *ibidem* consagra una décima obligación complementaria, cual es la de que, en caso de diferencias entre manifiesto de carga o carga consolidada versus lo realmente descargado, el transportador o el agente de carga tienen 5 días para justificar excesos, sobrantes, faltantes o defectos hallados, o 2 meses para comprobar su llegada en posterior embarque.- Deben pues entenderse estas dos últimas obligaciones, para efectos prácticos, como obligaciones sucesivas, razón por la cual requieren un especial seguimiento.

RESPONSABILIDAD POR MERCANCÍA DESCARGADA. El art. 101 de la norma analizada trae una

obligación ciertamente polémica, en este trabajo la número once, por virtud de la cual el transportador/ agente de carga responden por la mercancía hasta su entrega al depósito, al declarante, al importador, al usuario-consignatario de la zona franca, o se endose el documento de transporte.- Ahora bien, si en el contrato de transporte la responsabilidad del transportador termina al descargue, se desplaza la misma entonces en cabeza del agente de carga o el puerto hasta su entrega a depósito, o su ingreso a zona franca.- Advertimos sobre lo delicado de esta norma, que implica un cuidadoso proceso de contratación, con la obligación subsiguiente de conocer previamente y con certeza en dónde empieza y termina la responsabilidad sobre la mercancía .

OBLIGACIONES TRANSPORTADOR. Por último pero no menos importante, nuestra legislación establece en su artículo 104 una compilación de las diferentes obligaciones del transportador frente a la aduana que compendian las antes expuestas, siendo este artículo la obligación doce, y por supuesto se refiere a las obligaciones de: avisar, entregar, arribar, poner a dis-

posición, presentar, justificar, expedir, informar y responder, cuando corresponda a cada uno de los casos analizados.- Debe pues entenderse esta norma como la "lista de chequeo" de sus deberes por parte del transportador.

CONCLUSIÓN. Después de este prolijo análisis sobre el régimen de las obligaciones aduaneras que impactan al transporte marítimo, cuyo incumplimiento se gradúa desde faltas gravísimas hasta faltas leves y se penaliza con multas al transportador que oscilan entre 6 a 70 smlmv según la infracción, no es temerario afirmar que esta actividad, más que marítima, comercial o de transporte, se vuelve aduanera de principio a fin, y dadas la puntilliosidad y afán fiscalista de dicha normatividad el riesgo de la operación de transporte se multiplica exponencialmente, razón por la que frente a estos temas lo que primero se impone es su estudio profundo y un conocimiento adecuado, so pena de caer en estado de histeria empresarial.- No falla la sabiduría popular cuando advierte: "es mejor prevenir que curar".



EL PUERTO DE CARTAGENA CONECTA A COLOMBIA CON EL MUNDO

- Galardonados en 2010, con un reconocimiento que reafirma su alto nivel de competitividad e impacto
- Con los más modernos, eficientes y productivos terminales marítimos
- Excelente conectividad, atendiendo más de 30 navieras que enlazan con 595 puertos en 136 países
- En expansión para recibir barcos Panamax II y movilizar hasta 4.5 millones de contenedores anuales

Contecar

www.puertocartagena.com

