



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

CONTROL ADUANERO A LOS MEDIOS DE TRANSPORTE Y EL
PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO POR LA COMISIÓN DE
CONTRAVENCIÓN ADUANERA

CHAMBA NIEVES LUIS DAVID
INGENIERO EN COMERCIO INTERNACIONAL

MACHALA
2019



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

CONTROL ADUANERO A LOS MEDIOS DE TRANSPORTE Y EL
PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO POR LA COMISIÓN DE
CONTRAVENCIÓN ADUANERA

CHAMBA NIEVES LUIS DAVID
INGENIERO EN COMERCIO INTERNACIONAL

MACHALA
2019



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

EXAMEN COMPLEXIVO

CONTROL ADUANERO A LOS MEDIOS DE TRANSPORTE Y EL PROCEDIMIENTO
SANCIONATORIO POR LA COMISIÓN DE CONTRAVENCIÓN ADUANERA

CHAMBA NIEVES LUIS DAVID
INGENIERO EN COMERCIO INTERNACIONAL

CAPA TEJEDOR MARCELA ETELVINA

MACHALA, 23 DE AGOSTO DE 2019

MACHALA
23 de agosto de 2019

Nota de aceptación:


Quienes suscriben, en nuestra condición de evaluadores del trabajo de titulación denominado Control Aduanero a los Medios de Transporte y el Procedimiento Sancionatorio por la Comisión de Contravención Aduanera, hacemos constar que luego de haber revisado el manuscrito del precitado trabajo, consideramos que reúne las condiciones académicas para continuar con la fase de evaluación correspondiente.



CAPA TEJEDOR MARCELA ETELVINA
0703104786
TUTOR - ESPECIALISTA 1



BENÍTEZ LUZURIAGA FRANCISCO VLADIMIR
0703338061
ESPECIALISTA 2



JARRÍN SALCÁN MARCIA ESTHER
0702246869
ESPECIALISTA 3

Fecha de impresión: jueves 22 de agosto de 2019 - 22:13

Urkund Analysis Result

Analysed Document: LUIS DAVID CHAMBA NIEVES.docx (D54803331)
Submitted: 8/13/2019 6:40:00 PM
Submitted By: ldchamba_est@utmachala.edu.ec
Significance: 7 %

Sources included in the report:

1546409958_784__Infracciones,_delitos_y_sanciones_aduaneras_ec_mjpr.docx (D46356901)
<https://fr.slideshare.net/maryangelesherrera1/alcance-y-tipos-de-control-aduanero-en-las-importaciones-y-exportaciones-en-ecuador>
[https://www.aduana.gob.ec/archivos/CODIGO%20Y%20REGLAMENTO%20\(funcionarios\).pptx](https://www.aduana.gob.ec/archivos/CODIGO%20Y%20REGLAMENTO%20(funcionarios).pptx)
bd2e471b-a9ae-4c75-ab76-93d4ab8ca884

Instances where selected sources appear:

6

CLÁUSULA DE CESIÓN DE DERECHO DE PUBLICACIÓN EN EL REPOSITORIO DIGITAL INSTITUCIONAL

El que suscribe, CHAMBA NIEVES LUIS DAVID, en calidad de autor del siguiente trabajo escrito titulado Control Aduanero a los Medios de Transporte y el Procedimiento Sancionatorio por la Comisión de Contravención Aduanera, otorga a la Universidad Técnica de Machala, de forma gratuita y no exclusiva, los derechos de reproducción, distribución y comunicación pública de la obra, que constituye un trabajo de autoría propia, sobre la cual tiene potestad para otorgar los derechos contenidos en esta licencia.

El autor declara que el contenido que se publicará es de carácter académico y se enmarca en las disposiciones definidas por la Universidad Técnica de Machala.

Se autoriza a transformar la obra, únicamente cuando sea necesario, y a realizar las adaptaciones pertinentes para permitir su preservación, distribución y publicación en el Repositorio Digital Institucional de la Universidad Técnica de Machala.

El autor como garante de la autoría de la obra y en relación a la misma, declara que la universidad se encuentra libre de todo tipo de responsabilidad sobre el contenido de la obra y que asume la responsabilidad frente a cualquier reclamo o demanda por parte de terceros de manera exclusiva.

Aceptando esta licencia, se cede a la Universidad Técnica de Machala el derecho exclusivo de archivar, reproducir, convertir, comunicar y/o distribuir la obra mundialmente en formato electrónico y digital a través de su Repositorio Digital Institucional, siempre y cuando no se lo haga para obtener beneficio económico.

Machala, 23 de agosto de 2019



CHAMBA NIEVES LUIS DAVID
0705855443

RESUMEN

La presente investigación está basada en el Código orgánico de Producción Comercio e Inversión (COPCI). Donde encontraremos la información detallada para identificar la clase de contravención que comete el transportista colaborador de la empresa ROMA S.A. en la frontera de Rumichaca donde se negó a la colaboración con el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE).

En el transcurso de la elaboración del caso se describirán los procesos necesarios que se debe aplicar para el transportista para su respectivo juzgamiento, por aquel acto donde se niega a colaborar con la vigilancia Aduanera. En esta investigación se elaborara el desarrollo del caso práctico. Donde se encuentra la contravención desde el principio a fin, de los trámites y documentación para que el transportista pueda cancelar su sanción que es diez salarios básicos unificados y como proceder a su cancelación.

Palabra Claves: Controles Aduaneros, Contravención, Medios de transporte, Procedimiento sancionatorio

SUMMARY

This research is based on the Organic Code of Trade and Investment Production (COPCI). Where we will find the detailed information to identify the type of contravention committed by the collaborating carrier of the company ROMA S.A. on the border of Rumichaca where he refused to collaborate with the National Customs Service of Ecuador (SENAE).

In the course of the elaboration of the case, the necessary processes that must be applied to the carrier for their respective judgment will be described, for that act where they refuse to collaborate with Customs surveillance. In this investigation the development of the practical case will be elaborated. Where the contravention is from the beginning to the end of the procedures and documentation so that the carrier can cancel his sanction which is ten unified basic salaries and how to proceed to its cancellation.

Keywords: Customs Controls, Contravention, Means of transport, Penalty procedure

ÍNDICE

RESUMEN	II
SUMMARY	III
1. INTRODUCCIÓN	6
Contextualización	6
Causas del problema	7
Objetivo General	7
Problema	7
2. DESARROLLO	8
Control Aduanero	8
Control anterior	8
Control concurrente	8
Control posterior	8
Control Estratégico	9
Control de medios de transporte	9
Control de bienes	9
Revisión de documentos de transporte	9
Contravención	9
Procedimiento para sancionar contravenciones	10
Sanciones administrativas	10
Infracción y delitos	10
Infracciones aduaneras	10
3. DESARROLLO DEL CASO PRÁCTICO	11
3.1 Identificación de la Infracción del transportista	11
3.2 Proceso para el Juzgamiento del Transportista	11
3.3 Revisión del Informe Por Parte del Director Distrital	12
3.4 Procedimientos Del Secretario Para Entregar La Notificación Al Operador De Comercio Exterior.	12
3.5 Sanción	12
CONCLUSIÓN	13
Referencias	14
Anexos	16

1. INTRODUCCIÓN

CONTEXTUALIZACIÓN

El papel que juega la administración aduanera en el control a los operadores de comercio exterior, mercancías, medios de transporte, personas que ingresan y salen del territorio aduanero. Es un sistema de vigilancia aduanera aplicado en las zonas fronterizas con el propósito de evitar la evasión de impuesto, el cual causa un perjuicio para el Fisco.

Al momento de evadir impuestos afecta a un país en su economía considerando que en varias ocasiones no se puede controlar los delitos en las fronteras, tomando en cuenta que los medios de transporte, personas que ingresan y salen de un territorio lo realizan por lugares que no existe vigilancia aduanera tratando de impedir y obstaculizar los controles respectivos.

Las unidades de vigilancia aduanera tienen la ardua labor de controlar los medios de transporte que circulan por cada frontera, esto implica que los transportistas tienen que colaborar con las aduanas encargadas del control aduanero en cada uno de los sectores por donde transiten, en el presente trabajo se analizará la actitud asumida por el transportista frente al trabajo realizado por los vigilantes aduaneros, cuyo resultado será la aplicación de la sanción correspondiente.

El objetivo principal será Identificar la infracción y los procesos para el juzgamiento a un transportista que infringe y obstaculiza las acciones pertinentes del control aduanero.

La recopilación de información será centrada en lo que estipula la normativa aduanera del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), Reglamento al Título de la facilitación aduanera del libro V, resoluciones y manuales expedidos por el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), para la aplicación adecuada de los procesos aduaneros en los que participa el operador de comercio exterior. Se centra este trabajo en el estudio de las contravenciones aduaneras, de forma específica el determinado en el Artículo 190 del COPCI, literal g) analiza las conductas de las personas que tratan de evadir o obstaculizar las revisiones respectivas por parte de las autoridades aduaneras, por otra parte, en el Art. 191 del mismo cuerpo legal que describe cómo serán sancionadas las contravenciones aduaneras que se suscitan según nuestro caso práctico.

CAUSAS DEL PROBLEMA

La presente investigación se concentra en identificar las infracciones y procedimientos a seguir basándose en las circunstancias que tiene que afrontar un transportista que no permite la respectiva revisión por parte del SENA E por tal motivo se detallaran las sanciones que debe cumplir y la multa correspondiente a cancelar, se identificaran en el siguiente problema del examen complejo.

Objetivo General

Identificar la infracción aduanera cometida y los procesos administrativos para su juzgamiento.

PROBLEMA

El problema a resolver es identificar la infracción cometida por parte del transportista y los debidos requisitos y pasos que debe cumplir en operador de comercio exterior o vigilante aduanero para poder aplicar la respectiva sanción.

2. DESARROLLO

El Control Aduanero es realizado con el propósito de controlar la evasión de impuestos, puesto que se aplicará para los operadores de comercio exterior, mercancías, medios de transporte, personas que ingresan y salen del territorio aduanero.

Control Aduanero

El control aduanero se aplicará al ingreso, permanencia, traslado, circulación, almacenamiento y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte hacia y desde el territorio comunitario.

Se ejercerá sobre las personas que intervienen en las operaciones de comercio exterior, en las que entren y salgan del territorio aduanero dentro de este se encontrara un objetivo en común, en que las medidas adoptadas por la administración aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera, el control aduanero. (Huamán, 2017).

A continuación se realizará una breve introducción de los tipos de controles reconocidos en nuestra legislación Ecuatoriana.

Control anterior

Según lo expuesto por Cruz (2016) el control interno es cuando los encargados de enviar la información respectiva para que sea analizada por la administración aduanera para detectar un delito.

Control concurrente

Es un control organizado para poder dirigir, terminar las acciones que cumplirá el operador de comercio exterior encargado de controlar los procesos, Cruz (2016) manifiesta que son estrategias para que la documentación sea veraz y controlada para llevar un buen control de la base de datos.

Control posterior

Basándonos en la investigación de Cruz (2016) el control posterior es la parte que se encarga de controlar e identificar las empresas que se deben regir a los controles, por tal motivo tiene que presentar documentación anual y debe someterse a una auditoría para comprobar la veracidad de la documentación presentada.

Control Estratégico

Analizando la investigación de Morán (2015) es una estrategia para el operador de comercio exterior para que proceda a supervisar a las empresas y se pueda controlar su información interna facilitada.

Control de medios de transporte

Las autoridades responsables del control de cualquier tipo de transporte deberán facilitar a las autoridades aduaneras la información de las autorizaciones que necesitan para poder transportar cualquier mercancía. (COPCI, 2010)

Basándonos en lo expuesto por Nicoletta (2016) los controles que se realizan a los medios de transporte que se encargan de transportar mercancía, tienen que cumplir tres requerimientos que es: la distancia, tiempo para llegar al destino informado al operador de comercio exterior y el destino final de la mercancía.

Control de bienes

La momento de realizar el control de los bienes que se transportan por diferente aduanas, tienen que imponer los tributos es decir que deben cumplir con la legalidad respectiva, caso contrario al no cumplir con la documentación respectiva no se pueda seguir la ruta hacia su destino (Pozo, 2018).

Elementos de documentos de transporte

Los documentos que se entregarán al momento del control deben contener información completa como fecha, nombre y dirección del operador de transporte, lugar y fecha del recibimiento al operador de transporte, detalle de la carga que transportará, valor por transportar e interés por mora y los requisitos y documentación del transportista y el transporte (Vizcardo, 2015).

Contravención

Es no cumplir con las ordenanzas que se describen en las leyes, tomando en cuenta que no cumplirlas se adquiere una sanción según la contravención que se cometa.(COPCI,2010).

Procedimiento para sancionar contravenciones

Al momento de considerarse que el operador de comercio exterior cometió la contravención, el servidor aduanero es el encargado de informar por los medios electrónicos disponibles, y emite la contravención y la persona notificada tiene cinco días hábiles para presentar sus testimonios. (Torrico, 2015).

Sanciones administrativas

Se denomina sanción a la pena que una ley o reglamento establece para sus infractores, entre las sanciones administrativas aplicables a las infracciones Aduaneras, tenemos las multas, el comiso de mercancías, la suspensión, cancelación e inhabilitación para ejercer actividades, finalmente las infracciones aduaneras se encuentran basadas dentro del principio de legalidad (Mejia, 2017).

Infracción y delitos

Estamos señalando que existen disposiciones fiscales, disposiciones aduaneras que tratan y tienen como propósito precisamente regular la conducta de los infractores, señalando el ejemplo de Núñez (2017). Las infracciones incurridas por los transportistas o sus representantes en el país, no transmitan a la Administración Aduanera información del manifiesto de carga, y de los demás documentos en medios electrónicos en la forma y plazo establecido serán totalmente sancionados y multados.

Infracciones aduaneras

Cuando hablamos de infracciones aduaneras Mafla (2018) hace referencia aquellos actos que violan la legislación aduanera, los cuales no constituyen precisamente una acción de fraude, sino más bien resulta ser un incumplimiento de obligaciones por parte de operadores que realizan diversas actividades aduaneras, estas infracciones aduaneras pueden ser cometidas por los contribuyentes, por los auxiliares de administración aduanera, por los diversos Operadores de Comercio Exterior, tales como Agentes Aduaneros, Transportistas, Almaceneros, Exportadores, Importadores, Agencias de Carga, Almacenes libres, Empresas Postales, Empresas de Servicio Entrega Rápida entre otras.

3. DESARROLLO DEL CASO PRÁCTICO

La Señora Josefina Poma. Transportista de la Compañía ROMA S.A. el día 12 enero del 2017, a su arribo al país, al realizar su paso por el puente internacional Rumichaca, no colaboró con las autoridades del Servicio Nacional de Aduana (SENAE). Aunque fue requerida para que proceda abrir las puertas del camión que conducía, se negó, oponiéndose a toda colaboración con las autoridades para la realización del control aduanero.

Diga usted ¿Cuál sería la infracción aduanera cometida y el procedimiento aplicable para su juzgamiento?

3.1 Identificación de la Infracción del transportista

La infracción cometida por el transportista se identifica como una contravención aduanera de conformidad a lo establecido en el Art. 190 del COPCI literal g), según la cual toda persona que obstaculiza o impide acciones de control aduanero sea por actos tendientes a entorpecer la actividad del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador será totalmente sancionado. (COPCI, 2010, p.1).

3.2 Proceso para la sancionar al Transportista por la Contravención

- a. Desde el momento que el operador de Comercio Exterior sube la información a las plataformas del SENA, tiene que presentar las evidencias en el transcurso de cinco días que sustenten la emisión de la notificación por la presunta contravención.
- b. El Operador de Comercio Exterior en el transcurso de cinco días debe, entregar las pruebas necesarias, y si estas pruebas son aprobadas tiene diez días para notificar al usuario la sanción y el número de archivo que corresponda según su sanción.
- c. b. El vigilante tiene que elaborar el **INFORME DE PROYECTO DE ACTO ADMINISTRATIVO PARA EL USO DEL SUMARIO.**

La redacción del informe de apertura del sumario de presunta contravención debe contener lo siguiente:



Fuente: El Autor (DAVID CHAMBA)

3.3 Revisión del Informe Por Parte del Director Distrital

El ministro revisa minuciosamente el informe detallado por parte del servidor aduanero en contra del transportista, tomando en cuenta que al momento que el delegado termina las revisiones del informe empieza a suscribir para entregarlo a la persona encargada de emitir la sanción al transportista.

3.4 Procedimientos Del Secretario Para Entregar La Notificación Al Operador De Comercio Exterior.

- El secretario registra la información en la bitácora única de notificaciones para llevar el control. Donde se detalla la razón del porque es emitida la notificación, esto debe ser entregado con la respectiva copia del Informe del Acto Administrativo para inicio del sumario tomando en cuenta que tiene el plazo de 5 días hábiles para que el operador de comercio exterior presente la documentación del cargo.
- En este caso, se determinó que no se realizó el respectivo control por lo que el operador tiene el plazo de 5 días hábiles a partir del día siguiente de la fecha de notificación, que será recibida por la secretaria del distrito.
- El secretario al momento de recibir la solicitud e informe, analiza que la información entregada no sea falsa, después de ser revisado es transferido el informe al director del distrito para que describa y firme el informe.
- Si, el informe está con información falsa por parte del operador de comercio exterior, el director distrital procederá a sancionar al agente aduanero.

Después de todos los procedimientos internos el transportista será notificado para que proceda a la cancelación de la sanción aplicada por su contravención.

3.5 Sanción

- La contravención del transportista, será sancionada de forma monetaria, notificando al transportista la sanción que se le aplicó. Puesto que por medio de nuestra investigación se identificó que el transportista tiene que cancelar una multa de diez salarios básico unificados.
- En caso que la infracción sea cometida por un auxiliar de un Agente de Aduana será sancionado además de la multa con la cancelación de su credencial.

CONCLUSIÓN

En la investigación realizada se identificó la infracción cometida por el transportista como una contravención por el acto de negación al momento de realizar el respectivo control en la frontera de Rumichaca.

Luego de haber conocido la contravención de la persona, el agente de comercio exterior trabaja en conjunto con el distrito y su departamento administrativo, que son los encargados de observar, cerciorarse que los informes se realicen con veracidad antes de sancionar para así no poder cometer algún error en el momento.

Mediante la elaboración y desarrollo del caso podemos decir que se aplicaron los procesos establecidos por la administración aduanera del Ecuador por lo que es detallado, relacionándolo a nuestro caso a resolver para nuestra titulación.

ANEXOS

PRIMERA CITA

*Modificaciones a las infracciones y sanciones
de los operadores de comercio exterior según lo
dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1235 y
normas complementarias*

*Modifications to the Infractions and Penalties
applied to the Foreign Trade Operators
according to the Legislative Decree N° 1235
and Complementary Regulations*

Marco Antonio Huamán Staler*

<http://dx.doi.org/10.21503/lex.v15i19.1381>

- * Postdoctor con mención en Producción Científica, Ph. D. con mención en Estudios Legales Internacionales por la Atlantic International University, Estados Unidos de Norteamérica. Doctor en Derecho y máster en Aduanas por la UAE. Doctor en Educación por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Especialista en Aduanas por la Escuela Nacional de Aduanas, hoy Instituto Aduanero y Tributario (IAT). Postgrado en Tributos Internos por la Universidad de Lima. Profesor de postgrado en la UNMSM, PUCE, ESAN, U. de Lima, U. Federico Villarreal, UNI y UAE. Actual vocal presidente de la Sala de Aduanas del Tribunal Fiscal. Miembro de la Academia Internacional de Derecho Aduanero – Capítulo Peruano. Actual presidente de la Asociación Peruana de Derecho Aduanero y Comercio Internacional (APDACI).
E-mail: m_huaman@loc.usp.edu.pe; mhuanan@uncf.gob.pe

Lex



© Los autores. Artículo publicado por la Revista Lex de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad del Pacífico. Este es un artículo de acceso abierto, distribuido bajo los términos de la Licencia Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>), que permite el uso no comercial, distribución y reproducción en cualquier medio, siempre que la obra original sea debidamente citada.

cuales tiene un carácter primordial y de suma importancia para el debido desarrollo social e individual. En tal sentido, son pasibles de protección jurídica, y para el caso referido a los delitos aduaneros existen diversas teorías respecto de cuál sería el bien jurídico protegido.

a. Control aduanero

Esta teoría sostiene que el bien jurídico a tutelarse debería ser la función de control del tráfico internacional de mercancías que ejerce el servicio aduanero, con la finalidad de velar por el cumplimiento de los derechos arancelarios y las prohibiciones.⁷

b. La integridad o incolumidad de la renta de aduanas

Esta tesis sostiene que los ingresos públicos representan un derecho pecuniario del Estado, por lo que cludirlos representa una amenaza para el patrimonio del Estado y por ende para la sociedad.⁸

c. El orden económico

Según este postulado, el principal fundamento para reprimir estos delitos aduaneros es la afectación internacional que se tiene, por cuanto altera las relaciones económicas entre las empresas privadas que sí ajustan sus procedimientos conforme lo establecido en el reglamento aduanero y así mismo la afectación consecuente al patrimonio del Estado.

d. El tesoro público

Con esta teoría se intenta sustentar que es indispensable resguardar el patrimonio del Estado, en este caso los ingresos provenientes de las importaciones gravadas, en razón de que con estos tributos el Estado tiene los ingresos para poder realizar efectivamente sus cometidos.

e. El comercio exterior

La base de esta tesis radica en la incidencia que tienen los delitos aduaneros frente al comercio exterior, dado que como consecuencia de ellos se imposibilita la opción de poder adoptar políticas de mayor flexibilidad para el comercio, lo cual genera trabas para la facilitación del mismo.

Sin embargo, frente a todas estas teorías, la más adoptada es la primera, siendo el control aduanero el bien jurídico protegido por su carácter de indispensable para el debido desarrollo

PRIMERA
CITA

SEGUNDA CITA

EL CONTROL ADUANERO EN EL ECUADOR, UNA VISIÓN AL PERÍODO 2013 - 2016

THE CUSTOMS CONTROL IN ECUADOR, A VISION TO THE PERIOD 2013 - 2016

LAURA ANGÉLICA DE LA CRUZ GUERRERO

Universidad Tecnológica Equinoccial
Correo electrónico: laura.delacruz@ute.edu.ec

DARWIN EUGENIO ROSALES NIETO

Universidad Tecnológica Equinoccial
Correo electrónico: darwin.rosales@ute.edu.ec

FECHA DE RECEPCIÓN: 07/11/2016

FECHA DE ACEPTACIÓN: 16/12/2016

RESUMEN

El Ecuador tiene como principales fuentes de financiamiento de su presupuesto los ingresos provenientes de las exportaciones, especialmente de las ventas del petróleo y sus derivados; el financiamiento internacional y la recaudación tributaria. De esta última, un componente importante es la recaudación aduanera, cuyos mayores rubros corresponden a impuestos Ad Valorem, Impuestos a Consumos Especiales, Salvaguardias e Impuesto al Valor Agregado. De ahí la razón para que el Servicio Nacional de Aduana despliegue estrategias y planes que le permitan asegurar un adecuado control aduanero. La normativa internacional comprende una serie de conceptos que facilitan la ejecución de operaciones tanto al interior del país, como en cooperación con las Administraciones Aduaneras de otros Estados. El Ecuador ha emprendido un proceso de modernización del Sistema Aduanero, el mismo que ha incluido reformas legales, equipamiento tecnológico, optimización y desarrollo del talento humano, desarrollo e implementación de procesos y procedimientos; todo ello ha generado un incremento de las recaudaciones, reducción de tiempos de despacho, eficiencia en patrullajes terrestres y marítimos y un gran despliegue del control posterior, entre otros aspectos.

Palabras clave: Control aduanero, Gestión de riesgos.

ABSTRACT

Ecuador has, as main sources of financing of its budget, the revenues from exports, especially from sales of oil and its derivatives; international financing and tax collection. Of this last one, an important component is the customs collection, whose major items correspond to Ad valorem taxes, Taxes to Special Consumers, Safeguards and Value Added Tax. Hence the reason for the National Customs Service to deploy strategies and plans that allow them to ensure adequate customs control. The international regulations include a series of concepts that facilitate the execution of operations, both within the country and in cooperation with the Customs Administrations of other States. Ecuador has undertaken a process of modernization of the Customs System, which has included legal reforms, technological equipment, optimization and development of human talent, development and implementation of processes and procedures; all of which has led to an increase in revenues, reduction of dispatch times, efficiency in land and sea patrols, and a large deployment of subsequent control, among other aspects.

Keywords: Custom control, Risk control.

Resultados

Marco legal

La normativa sobre Control Aduanero que rige para el Ecuador, recoge conceptos y mandatos de regulaciones que aplican el criterio de Suprana-

- a) **Control anterior**, el ejercido por la administración aduanera antes de la admisión de la declaración aduanera de mercancías. Es decir cuando los operadores de comercio exterior envían un documento físico o magnético permite a los funcionarios de aduana desarrollar análisis de riesgos apoyándose en herramientas informáticas u otros elementos que les guíen hacia la detección de posibles fraudes.



Es importante que las mercancías estén sujetas a control y vigilancia mientras se encuentren a bordo del medio de transporte y durante el traslado al recinto autorizado.

- b) **Control durante el despacho**, el ejercido desde el momento de la admisión de la declaración por la aduana y hasta el momento del levante o embarque de las mercancías. En esta etapa se debe considerar que cualquier actividad que incremente el tiempo de despacho causará molestias al usuario, por lo que es recomendable aplicar controles selectivos a determinadas Declaraciones Aduaneras Únicas, basados en criterios de gestión de riesgos, de acuerdo con los cuales se harán reconocimientos físicos o simplemente documentales.
- c) **Control posterior**, el ejercido a partir del levante o del embarque de las mercancías despachadas para un determinado régimen aduanero. Es recomendable que estos controles obedezcan a una planificación anual en la que se defina si se realizará un Control Documental Diferido que consiste en la revisión de declaraciones aduaneras presentadas en el despacho aduanero de las mercancías, o si se realizará una Auditoría que implica las revisiones documentarias y comerciales de las transacciones efectuadas por el operador de comercio, con la finalidad de verificar el cumplimiento de las obligaciones aduaneras. Esta facultad debe estar contemplada en los códigos tributarios nacionales y en la legislación aduanera de cada país.

TERCERA CITA



Revista Venezolana de Gerencia

ISSN: 1315-9984

rvgluz@yahoo.es

Universidad del Zulia

Venezuela

Morán Quintero, Joselyn; Ferrer, María Alejandra
Control estratégico de los agentes de aduanas del estado Zulia (Venezuela)
Revista Venezolana de Gerencia, vol. 20, núm. 69, enero-marzo, 2015, pp. 136-151
Universidad del Zulia
Maracaibo, Venezuela

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=29036968008>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org



Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

de las perspectivas anteriores (Homgren et al, 2007).

Es importante que los indicadores definidos para cada una de las perspectivas descritas en el párrafo anterior no solo controlen la actividad pasada; los indicadores deben reflejar los resultados muy puntuales de los objetivos, pero también deberán informar sobre el avance para alcanzar esos objetivos.

3. El control estratégico en los agentes de aduanas

Partiendo de la premisa de que el éxito de los objetivos del plan estratégico se logra mediante la aplicación de diferentes herramientas (Kaplan y Norton, 2009), a continuación se describen los elementos del control estratégico de los agentes de aduanas del estado Zulia: desempeño global, control de ganancias y pérdidas, informes contables, análisis del retorno de la inversión y cuadro de mando integral (Tabla 1).

3.1. Desempeño global

Como parte de los elementos del control estratégico para medir el desempeño global, un 89,8% de los agentes de aduanas utilizan estándares relacionados con los niveles de rentabilidad que desean alcanzar (Tabla 1). Ello supone un buen punto de partida para el adecuado y efectivo control estratégico por parte de las unidades de estudio. Para Castaño (1998) y Porter et al (2006), Mintzberg et

blecimiento de estándares. Así, Kaplan y Norton (1997), Münch y García (2005) y Navajo (2009) consideran que para evaluar los resultados primero se deben establecer estándares para su comparación con los resultados obtenidos, para posteriormente aplicar las medidas correctivas necesarias. El uso de esta herramienta representa una base sólida para la aplicación del control efectivo y eficiente, pues permite la adecuada medición del desempeño con relación a los objetivos estratégicos establecidos.

Por otra parte, un 89,7% de los agentes de aduanas consultados miden la eficiencia y efectividad de las técnicas de mercadeo utilizadas, a través del crecimiento de las ventas (Tabla 1). Ello evidencia la importancia de la función de mercadeo en las finanzas y la aplicación de controles que midan la efectividad de estos departamentos o de las personas involucradas, tal como lo mencionan Porter et al, (2006) y Münch y García (2005). Así, una mayor participación en el mercado, como consecuencia de las técnicas de mercadeo para la captación de nuevos clientes es evaluada con base en información financiera.

Con relación a la evaluación de la calidad del servicio prestado por las empresas encuestadas, se evidenció que un 90% de los agentes de aduanas analizan el grado de satisfacción del cliente (Tabla 1). Este indicador no sólo permite evaluar la calidad del servicio como medida del desempeño del talento humano, pues al mismo tiempo es posible verificar la

TERCERA CITA

CUARTA CITA



Revista Transporte y Territorio

E-ISSN: 1852-7175

rtt@filo.uba.ar

Universidad de Buenos Aires
Argentina

González Cancelas, Nicoletta
Presentación: transporte y logística
Revista Transporte y Territorio, núm. 14, 2016, pp. 1-4
Universidad de Buenos Aires
Buenos Aires, Argentina

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333046307001>

El transporte, la logística y la seguridad

Hablar de transporte en logística es hablar del movimiento de carga en todas sus formas conocidas: aérea, marítima y terrestre, mediante las cuales se trasladan insumos, materias primas y productos terminados de un punto a otro según una planificación de la demanda.

La planificación de una ruta de transporte comprende conocer qué se va a transportar: la tipología de la mercancía; cuándo se va a transportar: el plazo; cuál es el punto de origen y cuál es el punto de destino; las posibles rutas de transporte; el tiempo estimado de transporte: el plazo; las restricciones en peso y volumen y otros condicionantes: mercancías peligrosas, inflamable, etc.; las restricciones en las rutas (peajes, abastecimiento, climatología); la disponibilidad de los medios de transporte. Dentro de la planificación de una ruta existen numerosos componentes de seguridad que deben ser tenidos en cuenta y muy especialmente en el contexto del nuevo orden mundial afectado por el terrorismo y la piratería.



CUARTA
CITA

La utilización de los distintos tipos de transporte dependerá, sin lugar a dudas, de tres variables fundamentales: la distancia entre el origen y el destino, la oferta de transporte y el destino final del transporte.

En los medios de transporte se habla repetidamente de los servicios puerta a puerta como la solución más buscada por los usuarios en el entorno actual de alta competencia global. En ocasiones lo más importante para el usuario no es el transporte propiamente dicho, sino ciertos servicios complementarios. El llamado tiempo de transporte no se refiere solo al transporte físico del producto (mercancía en tránsito), sino al periodo comprendido desde que la mercancía está dispuesta en los muelles para su carga hasta que el producto físicamente es descargado en el lugar de destino, lo cual incluye necesariamente conceptos tales como tiempos de espera, carga y descarga de vehículos, paros en ruta, transbordos, etc.

La logística de transporte se encuentra ante un mundo cada vez más globalizado y competitivo con consumidores que piden más calidad en los productos y servicios. La logística juega un papel fundamental para alcanzar altos y mejores resultados en la gestión empresarial, por lo que es de gran importancia el proceso logístico de cualquier

**CONTRABANDO CONTRAVENCIONAL Y LAS ACCIONES
TOMADAS EN FRONTERA**

Alberto Antonio Pozo Paríaranda
Bolivia

1. Introducción**1.1. Contravención Tributaria - Definición**

Antes de introducirnos en el análisis de la figura del contrabando contravencional es menester hacer un repaso sobre las denominadas contravenciones tributarias, mismas que de acuerdo a lo establecido en el Parágrafo I del Art. 148 del Código Tributario Boliviano (CTB) forman, junto a los delitos, parte de los "ilícitos tributarios", definidos por el mismo Código como "(...) las acciones u omisiones que violen normas tributarias materiales o formales, tipificadas y sancionadas en el presente Código y demás disposiciones normativas tributarias".

La definición del CTB es bastante general y como se ve, está referida tanto a delitos como a contravenciones, y si bien, los Capítulos II y III del Título IV de dicho Código están dedicados exclusivamente al tratamiento de las contravenciones tributarias y su procesamiento, no encontramos una definición específica de contravención tributaria, su diferencia respecto de los delitos tributarios o su naturaleza jurídica. En ese sentido, para comprender qué debemos entender por contravención tributaria, es menester apoyarnos en la doctrina, de la mano de autores que han analizado esta figura legal también denominada "infracción" en el derecho comparado.

Al efecto, podemos citar a Rafael Bielsa (1951), quien considera que "El delito es ataque al bien jurídico que la ley quiere restablecer, mientras que la contravención consiste en no cumplir el deber impuesto por la ley a todo administrado o vinculado a la Administración pública por una obligación de colaborar con el interés colectivo. Por lo que el incumplimiento de ese deber generará lo que se ha llamado obligación delictual del Derecho administrativo, a la cual debe corresponder no una sanción civil sino una sanción disciplinaria, sino una simple pena administrativa, en consecuencia,

3.1.3. La Verificación de la Mercancía en Zona Previa

Una característica de los operativos anti contrabando realizados en zona secundaria es la escasa posibilidad técnica y logística de poder comprobar fehacientemente que toda la supuesta mercancía de contrabando encontrada, en realidad lo sea, ya que en la práctica acontece muchas veces que el contrabando viene camuflado o mezclado, intencionalmente o por desconocimiento, con otras mercancías introducidas legalmente a territorio nacional o de producción nacional, por lo

| 161 |

Autoridad de Impugnación Tributaria

CITA
CINCO

cual, en aras de evitar el inicio de procesos contravencionales innecesarios con el consecuente insumo de recursos del Estado y perjuicio a los propietarios de las mercancías legales, la administración tributaria implementó a partir de la Resolución de Directorio RD 01-005-13 y en el actual Manual para el Procesamiento por Contrabando Contravencional de la Aduana Nacional (RD 01-017-16) la denominada "verificación de la mercancía en zona previa", que ante la duda razonable generada en el operativo en zona secundaria, permite la inmediata verificación físico-documental de las mercancías luego de su traslado a zona primaria, con carácter previo a la recepción formal de las mismas -a través de la emisión del parte de recepción y consecuente inicio del proceso contravencional; dicha verificación no está a cargo de los funcionarios intervinientes en el operativo sino del funcionario Técnico de aduana de turno, quien luego de realizar la inspección física de las mercancías y la contrastación con la documentación colectada durante el operativo, en el supuesto de encontrar mercancías de origen nacional, bienes de consumo personal, menaje doméstico y/o mercancías nacionalizadas, previo informe técnico específico y

Artículo Científico

Páginas
53 a 58

Fecha de
revisión:
27/03/15

Fecha de
aprobación:
30/03/15

PROCEDIMIENTO DE CONTROL ALEATORIO INMEDIATO DE MERCANCÍAS DESCARGADAS Y ALMACENADAS PARA LA ADUANA NACIONAL DE BOLIVIA

PROCEDURE OF UNLOADED AND STORED IMMEDIATE RANDOM CONTROL OF MERCHANDISE FOR THE NATIONAL CUSTOMS OF BOLIVIA

Lic. Cecilia Elizabeth Torrico López (1)

RESUMEN

El presente trabajo explica los procedimientos que se llevan a cabo para Mercancías Abandonadas y Tránsito Aduaneros en la Aduana Nacional de Bolivia, y propone un Procedimiento de Control Aleatorio Inmediato de Mercancías Descargadas y Almacenadas, para eliminar o reducir situaciones anómalas a nivel nacional. El área de Mercancía Abandonada se distingue en: Mercancías Abandonadas de Hecho o Tácito y Mercancías Abandonadas en forma Expresa o Voluntaria.

Para el primer caso consiste en: el inventario de mercancías caídas en abandono, notificación a los consignatarios, emisión de informes, emisión de resoluciones administrativas, destrucción y remate de las mismas. Y para el segundo caso se divide en dos pasos: comunicación a la Administración Aduanera y la evaluación de la comunicación escrita, además de la emisión de la resolución administrativa.

Palabras clave: Aduana Nacional – Procedimientos. Descarga y almacenamiento de mercaderías. Mercancías abandonadas.

ABSTRACT

This paper explains the procedures carried out for Abandoned Goods and Transit Customs in the National Customs of Bolivia, and proposes an Immediate Downloaded and Stored Goods Random Control Process, to eliminate or reduce nationwide abnormal situations.

The Abandoned Goods area is distinguished by: Fact or Tacitus Abandoned Goods and Express or Voluntary Abandoned Goods. The first case consists of: neglected goods inventory, consignees' notifications, reporting, issuing administrative orders, destruction and auction of them. And the second case is divided into two steps: notifying the Customs Administration and the assessment of written communication, in addition to the issuance of the administrative decision.

Keywords: National Customs – Procedures. Handling and storage of goods. Abandoned goods.

INTRODUCCIÓN

A finales de julio de 1999 se promulgó la Ley General de Aduanas N° 1990, la cual, no sólo modernizó y ac-

tal realizada, se determina que:

- No existen observaciones, el fiscalizador deberá elaborar el informe final sin observaciones, en coordinación con el Jefe de la Unidad de Fiscalización.
- Si existe variación entre lo manifestado en el documento de transporte MIC/DTA (Manifiesto Internacional de Carga), y lo declarado en el Parte de Recepción, o variación entre lo declarado y lo encontrado en la revisión aleatoria, se deberá emitir un Acta de Intervención.
- Para los casos hallados de mercancía obsoleta o chatarra, que se hubiera deteriorado o vencido en el tiempo de almacenaje, se deberá sancionar al Recinto Aduanero por su falta de información, de acuerdo con el Reglamento de Concesiones, o en su defecto si el vencimiento hubiera sido comunicado a la Aduana Interior, se deberá enviar una denuncia por omisión o negligencia a la oficina de ética o de lucha contra la corrupción de la Aduana Nacional contra él o los funcionarios que fueren responsables.
- Si existen indicios de contrabando **contravencional**, dentro de los alcances del numeral 4 del artículo 160º

• Si existen indicios de la comisión de cualquier otro delito aduanero, el fiscalizador elabora conjuntamente con el Jefe de Unidad de Fiscalización el Acta de Intervención de conformidad a lo establecido en los artículos 182º y siguientes del CTB y el Manual de Gestión Legal, para la etapa preparatoria del Juicio en Procesos Penales Aduaneros remite al Ministerio Público con copia a la Unidad Legal para el patrocinio correspondiente.

• En caso de que no sea posible comprobar los indicios de la comisión de un delito, contravención u omisión, el Jefe de la Unidad de Fiscalización remitirá fichas informativas o elaborará expedientes, para el Departamento de Inteligencia Aduanera, así en caso de corresponder amplíe la investigación y el Departamento de Fiscalización a Operadores planifique una fiscalización posterior.

Así de esta manera, con el presente procedimiento se pretende evitar encontrar situaciones irregulares, que dañan los intereses del Estado, y así tener un control más exhaustivo sobre aquella mercancía que llega y se almacena en depósitos aduaneros (4).

El agente del transportador en la nueva Regulación Aduanera Colombiana

The carrier's agent in the new Colombian Customs Regulation

O agente do transportador na nova
Regulação Alfandegária Colombiana

JOSÉ FRANCISCO MAFLA¹

GERARDO CHADID SANTAMARÍA²

Para citar este artículo/To reference this article
José Francisco Mafla y Gerardo Chadid Santamaría. *El agente del
transportador en la nueva regulación aduanera colombiana*. Revista Instituto
Colombiano de Derecho Tributario 79. Noviembre de 2018. At. 315

Recibido: 10 octubre 2018
Aprobado: 16 de octubre 2018

Página inicial: 315
Página final: 335

Resumen

El Decreto 390 de 2016 señala que, para efectos aduaneros, el transportador internacional debe tener un agente que lo represente; este se obliga como si fuera el transportador frente a la autoridad aduanera. La norma aduanera reconoce la posibilidad de que tanto el transportador como su agente operen en el

- 1 Abogado de la Facultad de Derecho de la Universidad de los Andes. Especializado en Derecho de los Negocios en la Universidad Externado de Colombia y Maestría en Derecho Internacional (LL.M) en New York University School of Law. Profesor universitario (pregrado y posgrado) en las universidades Externado, de los Andes, ICESI y EAFIT, en temas de derecho comercial, derecho económico internacional y comercio internacional. Abogado con amplia experiencia en derecho comercial, corporativo/fusiones y adquisiciones, y aduanas y comercio internacional. Es árbitro del Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá, fue presidente del Comité de Inversión de la Cámara de Comercio Colombo Americana (AMCHAM Colombia), y actualmente miembro de la Comisión Académica Aduanera y de Comercio Exterior del Instituto Colombiano de Derecho Tributario. Se desempeña como socio líder del área de Aduanas y Comercio Internacional de Brigard & Urrutia Abogados. Correo: jmafla@bu.com.co
- 2 Abogado de la Facultad de Jurisprudencia de la Universidad del Rosario. Especializado en Derecho Aduanero en la Universidad del Rosario y Maestría en Derecho con Especialización en Derecho Marítimo (LL.M) en University College London. Actualmente se desempeña como asociado del área de Aduanas y Comercio Internacional de Brigard & Urrutia Abogados. Correo: gchadid@bu.com.co

principio, adquiere los derechos y obligaciones derivados del contrato de transporte, independientemente de quien lo ejecute materialmente⁴.

Ahora bien, tanto la doctrina como las normas internacionales y la jurisprudencia reconocen que existe una diferencia entre el "transportador contractual principal"⁵ y el "transportador de hecho"⁶. En este sentido, el primero es, como su nombre lo indica, quien se obliga bajo un contrato con el remitente a transportar y entregar la carga en el destino acordado, independientemente de que sea él quien realice materialmente el transporte⁷. Por otro lado, el transportador de hecho es quien físicamente realiza el transporte, sin que en principio exista una relación contractual entre este y el remitente⁸.

Esta distinción reviste especial importancia, en tanto que la primera pregunta que se formulan las autoridades aduaneras es quién es el obligado frente a ellas. Es claro que frente al remitente y al destinatario (Interés de la Carga) el obligado a ejecutar el transporte es el transportador contractual.

Sin embargo, no es claro cuál de estos dos transportadores será el obligado para efectos aduaneros, puesto que se podría pensar inicialmente que es el transportador de hecho, dado que es este quien efectivamente se presenta frente a la autoridad aduanera. No obstante, por lo general, como es el transportador contractual quien tiene las obligaciones de presentación documental de la mercancía transportada, es este quien se torna relevante para la autoridad aduanera.

Si bien el Decreto 2685 de 1999 omitió incluir una definición expresa de transportador, la citada norma sí le impuso una serie de obligaciones⁹ y hasta un régimen sancionatorio¹⁰. Sin embargo, a pesar de que la norma parece confundir las dos figuras, es posible inferir que de acuerdo con la definición del documento de transporte y el conocimiento de embarque, para efectos de aquel decreto el

LOS DELITOS ADUANEROS EN EL PERÚ

THE CUSTOMS OFFENSES IN PERU



Silfredo Jorge Hugo Vizcardo'

Departamento de Derecho Público. Facultad de
Derecho y Ciencia Política
Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
Ciudad Universitaria s/n. Lima-Perú

Fecha de Recepción: 03/03/2015

Fecha de Aprobación: 07/05/2015

SUMARIO

Resumen. Abstract. Palabras clave. Keywords. Introducción. 1. Conceptualización: Modalidades de acción. 2. Marco normativo. 3. Bien jurídico protegido. 4. Sujetos de la acción. 5. Contrabando. 5.1. Descripción típica. 5.2. Bien jurídico protegido. 5.3. Tipicidad objetiva. 5.4. Tipicidad subjetiva. 5.5. Penalidad. 5.6. Modalidades de contrabando. 5.7. Contrabando fraccionado. 6. Defraudación de rentas de aduana. 6.1. Descripción típica. 6.2. Bien jurídico protegido. 6.3. Tipicidad objetiva. 6.4. Tipicidad subjetiva. 6.5. Penalidad. 6.6. Modalidades defraudación de rentas de aduana. 7. Receptación aduanera. 7.1. Descripción típica. 7.2. Bien jurídico protegido. 7.3. Tipicidad objetiva. 7.4. Tipicidad subjetiva. 7.5. Penalidad. 8. Financiamiento de delitos aduaneros. 8.1. Descripción típica. 8.2. Bien jurídico protegido. 8.3. Tipicidad objetiva. 8.4. Tipicidad subjetiva. 8.5. Penalidad. 9. Tráfico de mercancías prohibidas o restringidas. 9.1. Descripción típica. 9.2. Bien jurídico protegido. 9.3. Tipicidad objetiva. 9.4. Tipicidad subjetiva. 9.5. Penalidad. 10. Penalidad en la tentativa. 11. Circunstancias agravantes. 12. Consecuencias accesorias. 13. Responsabilidad de extranjeros. Conclusiones. Referencias bibliográficas.

RESUMEN

El Derecho penal aduanero forma parte del Derecho penal en general. No obstante ello, existen autores a quienes les resulta intrascendente la denominación de Derecho penal aduanero o Derecho aduanero penal. Por ejemplo, Basaldua enfatiza que referirse a un Derecho aduanero administrativo, a un Derecho aduanero penal o a un Derecho

a un Derecho administrativo aduanero, a un Derecho penal aduanero o a un Derecho procesal aduanero. Y añade: "Se trata en definitiva tan sólo de perspectivas diferentes. Es decir, significa que el observador, el legislador, el científico, entre otros, adoptan diferentes puntos de partida". El ilícito que determina el delito aduanero, se fundamenta en la omisión por parte del contribuyente o responsable, como sujeto deudor, de la

Comprende todos aquellos supuestos en los que un sujeto, conocedor de la actividad delictiva previa que es desarrollada por otro, recibe un objeto que no es el que directamente procede de la infracción anterior. Por ejemplo:

- a. Recibir un dinero que procede de la venta del producto del delito.
- b. Recibir una cosa comprada con dinero procedente del delito.
- c. Recibir algo obtenido de la permuta con el producto del delito.

La posición dominante (y en este sentido nuestra normatividad penal), consideran atípicas esta clase de conductas. Así Peña Cabrera, en el caso general de la receptación patrimonial, coincidiendo con Rodríguez Devesa, Bajo Fernández y Muñoz Conde, señala que no cabe la receptación sustitutiva, en la que el receptor no se aprovecha del objeto material del delito sino de otros bienes que sustituyen a aquél, por ejemplo el reloj comprado con dinero sustraído (Ob. Cit.).

Igualmente la doctrina española rechaza como delito de receptación la llamada receptación sustitutiva, que es la que tiene por objeto los bienes que ya ha transformado el responsable del hecho en ganancia, así por ejemplo quien cambia un objeto robado por otro bien y posteriormente, vende este segundo bien a un tercero, que estrictamente ya no proceden del delito precedente, sino de un trueque.

Esta última teoría no es de recibo en el contexto de la imputación penal, referida a la receptación patrimonial (Art. 194º, C.P.) ni a la

jeto pasivo lo será el Estado representado por la administración tributaria aduanera (ADUANAS). Admite todas las formas de autoría y participación. Se representa comisivo y se consume cuando el agente materializa los actos de recepción y/o disposición que la norma precisa.

La imputación del delito de receptación aduanera está supeditada también a una condición objetiva de punibilidad, representada por el valor económico del bien, que en este caso debe ser superior a cuatro UIT.

Es necesario, a efectos de configurar el tipo penal, que de acuerdo a las circunstancias el agente ha debido tener conocimiento o se compruebe que debía presumir que la mercancía provenía de la comisión de algún delito aduanero (por ejemplo cuando exista manifiesta diferencia entre el valor real del bien con el precio de compra, cuando exista marcada incompatibilidad entre el valor real de la cosa y la situación económica precedente respecto al vendedor o donante, cuando no exista documentación sustentatoria de la forma como adquirió la propiedad de la mercancía que entrega, etc.). (Jurisprudencia: "No puede alegarse el desconocimiento de la procedencia ilícita de los bienes cuando el precio pagado por ellos no alcanza ni el cincuenta por ciento de su verdadero valor, siendo que los mismos fueron vendidos por menores de dieciséis años y sin recibos o facturas que acreditasen su propiedad").

En este caso el agente debe haber permanecido extraño a la comisión del delito aduanero, lo que implica la inexistencia de acuerdo an-



CITA NUEVE

FACILITACIÓN COMERCIAL Y CONTROL ADUANERO EN LAS PRINCIPALES ADUANAS DE BAJA CALIFORNIA

Olivia Denisse Mejía Victoria, Universidad Autónoma de Baja California
Santos López Leyva, Universidad Autónoma de Baja California
Mónica Lacavex Berumen, Universidad Autónoma de Baja California
Rodolfo Novela Joya, Universidad Autónoma de Baja California
Mónica Fernanda Aranibar, Universidad Autónoma de Baja California

RESUMEN

La Administración General de Aduanas en México juega un papel fundamental en su comercio exterior, dado el auge del fenómeno de globalización en el que las economías cada vez están más interconectadas, un balance entre facilitación comercial y control aduanero son indispensables para tener un buen desempeño externo. A partir de 2007 es puesto en marcha el "Plan de modernización de aduanas 2007-2012", en el que se definen tres estrategias: eficientar la operación aduanera, incrementar el cumplimiento de las obligaciones de comercio y la seguridad nacional; el objetivo de este trabajo es revisar si las estrategias implementadas en las principales aduanas de Baja California acorde al "Plan de modernización de aduanas 2007-2012" son las adecuadas para lograr el balance entre la facilitación del comercio y control aduanero. El estudio es de tipo cualitativo, se analiza el balance entre facilitación comercial y control regulatorio a través de la estrategia de administración del riesgo, se realizaron nueve entrevistas, tres a expertos en materia aduanera, tres subadministradores de operación aduanera y a las asociaciones de agentes aduanales en Ensenada, Tijuana y Mexicali. Se concluye que el Plan de modernización de aduanas 2007-2012, plantea estrategias orientadas a lograr el balance entre facilitación y control aduanero, sin embargo, el Plan aún no se ha desarrollado al cien por ciento, además que requiere de cambios continuos, desarrollo constante, adaptándose a la dinámica, dado que los infractores continuamente están actualizándose de forma que puedan introducir o extraer contrabando al país. Se observa que hasta al momento lo que se ha implementado, realmente ha mejorado y ha llevado a la búsqueda del balance entre facilitación y control, sobre todo con el apoyo de la Administración del riesgo, la cual permite agilizar la operación, pero sin arriesgar la seguridad tanto del personal, como del país.

PALABRAS CLAVE: Plan de Modernización de Aduanas, Administración de Riesgo, Facilitación Comercial, Control Aduanero

TRADE FACILITATION AND CUSTOMS CONTROL: AN EXAMINATION OF MAIN CUSTOMS OF BAJA CALIFORNIA

ABSTRACT

General Management Customs in Mexico plays a pivotal role in international trade, given the rise of globalization in which economies are increasingly interconnected. A balance between trade facilitation and customs control are essential for a good external performance. The Customs Modernization Plan 2007-2012, defined three strategies: more efficient customs operations, increase compliance with the obligations of trade and national security. The aim of this paper is to review implementation of the main

Para esta aproximación es fundamental proporcionar al sector comercial la habilidad para cumplir con los requerimientos de la aduana. Esto implica establecer una base legislativa efectiva, y una gama de estrategias de servicio al cliente, incluyendo planes de consulta efectivos y pautas administrativas claras. Dichas estrategias son necesarias para proporcionar al sector comercial los medios para lograr certeza y claridad cuando evalúen las responsabilidades y derechos.

Para valorar el nivel de cumplimiento, la aduana va a encontrar dos situaciones: cumplimiento y no cumplimiento. El espectro del cumplimiento puede variar entre errores inocentes y fraudes fatales. Si el error está más cerca del lado del fraude, debe aplicarse alguna forma de sanción, incluyendo penas administrativas, o en casos más severos, acusación y revocación de la licencia.



CITA NUEVE

Aumento del cumplimiento de las obligaciones	Mejorar la comunicación de	Comunicación clara y eficaz sobre el impacto por el cumplimiento de obligaciones y por el incumplimiento entendimiento sobre cambios normativos y de operación
	Homologar tramites y	Ha aumentado la eficiencia del personal Se organizan mejor los recursos humanos y el material
	Reunir y estandarizar las	Se ha unido y estandarizado las mejores practicas
	Alinear la estructura	La estructura organizacional va acorde a los procesos La aduana cuenta con sistema de medición y evaluación desempeño del personal
	Realizar reingeniería de procesos	Hay un mayor nivel de eficiencia en la operación aduanera Se han integrado y modernizado los sistemas Se han integrado con los sistemas institucionales
Fortalecimiento de seguridad nacional	Inhibir la ilegalidad	La aduana cuenta con las herramientas y las estrategias para detectar y castigar comportamientos ilícitos de personas y funcionarios. Se ha reducido el contrabando piratería y corrupción Se entiende bien los derechos y obligaciones Genera confianza en la operación aduanera Se ha disminuido la corrupción Se ha simplificado el marco normativo
	Mejorar la imagen institucional de las aduanas	
	Promover mejoras al marco jurídico	
	Mejorar mecanismos de	Se ha mejorado las acciones penales Se ha incrementado la eficacia de los procesos penales Se ha fomentado al cumplimiento de la obligación voluntaria
	Incrementar la percepción de riesgo	Se ha reforzado las sanciones cuando se presentan una situación de incumplimiento La aduana es eficiente en la detección de mercancías sensibles peligrosas o prohibidas
Fortalecer las líneas de investigación	Se ha incrementado las sanciones por actos ilegales Se ha reducido las operaciones fraudulentas Se ha reducido la corrupción	
Fortalecer la coordinación con otras	Se ha incrementado la seguridad nacional Se ha reducido los riesgos a la población Se ha reforzado el combate a la piratería, contrabando y comercio informal	
Fortalecer la relación con el	Se han mejorado las investigaciones de competencia desleal Existe una comunicación y cooperación con cámaras y asociaciones	
Mejorar la administración de riesgo	Hay más efectividad en la detección de operaciones ilegales antes y después de despacho Se ha disminuido el contrabando y piratería	
Mejorar controles de mercancías de alto riesgo	Se ha disminuido el riesgo de la entrada de mercancías altamente peligrosas Se ha disminuido el riesgo de la entrada de mercancías altamente peligrosas Se cuenta con programas y medidas de reacción en caso de contingencias relacionadas con mercancías o situaciones de alto riesgo	



Impacto de la nueva regulación aduanera en el desaduanamiento en el régimen de importación de mercancías

Impact of the new customs regulation on customs clearance in the import regime of merchandise

Indira NÚÑEZ Rudas ¹

Recibido: 06/06/2017 • Aprobado: 10/07/2017

Contenido

1. Introducción
2. Metodología
3. Desarrollo de la Investigación
4. Conclusiones

[Referencias Bibliográficas](#)

RESUMEN:

El artículo surge de la investigación intitulada, Impacto de la Nueva Regulación Aduanera Colombiana sobre el Régimen Aduanero de Importación de Mercancías. En este sentido, se analiza el impacto de la nueva normatividad en el desaduanamiento en la importación de mercancías en el Territorio Aduanero Nacional, para comprender cómo se ejecuta y desarrolla, mediante el análisis de diferentes variables de tipo cualitativo en las operaciones de comercio exterior en Colombia. De tal forma, que se evidencie cómo la nueva normatividad, podrá ser un factor positivo para una mejor integración de Colombia con el mundo.

Palabras clave Regulación aduanera, armonización aduanera, importación, desaduanamiento

ABSTRACT:

The article arises from the research entitled Impact of the New Colombian Customs Regulation on the Customs Import Regime of Merchandise. In this sense, we analyze the impact of the new regulations on customs clearance in the importation of goods in the National Customs Territory, to understand how it is executed and developed, analyzing different qualitative variables in foreign trade operations in Colombia. In this way, it is evident how the new regulations, can be a positive factor for a better integration of Colombia with the world.

Keywords Customs regulation, customs harmonization, import, customs clearance

1. Introducción

Hoy más que nunca, el mundo evoluciona con vertiginosa velocidad; la economía, la tecnología, las leyes, la ecología y la cultura están en constante cambio, y se debe a la investigación, al desarrollo de productos y de servicios; al intercambio comercial y cultural que se da hoy en día entre todos los países del mundo. Villar y Esguerra (2005), en este sentido expresan que Colombia ha tenido una evolución y un desarrollo como respuesta tanto a factores internos como externos. En consecuencia, el comercio internacional se ha convertido en un aspecto de suma importancia para el país, dado el dinamismo del intercambio de bienes o servicios entre países, que ha provocado que se regule y se mantenga actualizada la normatividad aduanera, expedida por el gobierno con el fin de mantener un constante

Para lograr lo anterior, la Dirección de impuestos y Aduanas, realizará ajustes a los sistemas informáticos de operación aduanera en aras de aplicar la Nueva Regulación Aduanera, donde se unifique una sola plataforma el proceso de importación, automatizando las operaciones que se manejan actualmente (forma manual), incluyendo nuevas operaciones y nuevos operadores del comercio exterior, apoyándose en el sector productivo logístico y del comercio exterior, mediante un excelente sistema de información que permita a los importadores, exportadores y operadores del comercio exterior cumplir con las obligaciones y formalidades que exige la nueva normatividad.

Según el comunicado de prensa número 050 de marzo de 2017 la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales-DIAN, estos cambios y ajustes al sistema informático se viene trabajando desde el 2016 donde se conformó un equipo de trabajo "para realizar las definiciones funcionales, diseño, desarrollo,

CITA
DIEZ

pruebas e implantación de los servicios informáticos electrónicos." Estos cambios deben ser adoptados a más tardar en marzo de 2018, plazo que se da para alinearse todos los sistemas.

A pesar de este esfuerzo la plataforma informática es lo más criticado porque anteriormente había sido vulnerada, según Dinero (2017), existía un sistema para 'comprar levantes automáticos', a través de una línea telefónica por medio de la cual se acordaba el pago de dinero para 'borrar' infracciones. En consecuencia, los gremios, no están seguros que no se vuelva a violar el sistema informático, donde se tiene una buena normatividad robusta, pero se carece de un sistema informático inviolable, al respecto Potdevin (2017) asegura "no tenemos un sistema informático que sea capaz de dar aplicación a la misma, en otras palabras y con el debido respeto, nos preguntamos si en materia aduanera

Referencias

- De La Cruz Guerrero, L. A., & Rosales Nieto, D. E. (16 de 12 de 2016). El control aduanero En El Ecuador, una visión al período 2013 - 2016. *Economía y Negocios*, 7(2). Obtenido de <https://revistas.ute.edu.ec/index.php/economia-y-negocios/article/view/171>
- Huamán Sialer, M. A. (24 de 04 de 2017). Modificaciones a las infracciones y sanciones de los operadores de comercio exterior según lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1235 y normas complementarias. (U. d. Peruanas, Ed.) *Dialnet*, 15(19), 305-338. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6043564>
- Hugo Vizcardo, S. J. (07 de 05 de 2015). Los Delitos Aduaneros en el Perú . 17(1). Obtenido de <https://es.scribd.com/document/348165124/Silfredo-Jorge-Hugo-Vizcardo>
- Mafla, J. F. (16 de 10 de 2018). El agente del transportador en la nueva Regulación Aduanera Colombiana. Obtenido de https://revistaicdt.icdt.co/.../PUB_ICDT_AR_MAFILA%20Jose%20Francisco%20y%20..
- Mejía Victoria, O. D., López Leyva, S., Lacavex Berumen, M., Novela Joya, R., & Aranibar, M. (2017). Facilitación Comercial y Control Aduanero en las Principales Aduanas de Baja California. *Revista Global de Negocios*, 5(3), 71-83. Obtenido de https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2914496
- Morán Quintero, J. (08 de 01 de 2015). Control estratégico de los agentes de aduanas del estado Zulia (Venezuela). *Revista Venezolana de Gerencia*, 20(69), 136-151. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=29036968008>
- Nicoletta González, C. (2016). transporte y logística. (14), 1-4. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333046307001>
- Núñez Rudas , I. (2017). Impacto de la nueva regulación aduanera en el desaduanamiento en el régimen de importación de mercancías. 38(51).

Obtenido de

<https://www.revistaespacios.com/a17v38n51/a17v38n51p14.pdf>

Pozo Peñaranda , A. A. (08 de 2018). Contrabando Contravencional y las Acciones Tomadas en Frontera. *Revista Análisis Tributario* (8). Obtenido de www.ait.gob.bo/documentos/.../2018/Revista%203%20-%20Alberto%20Pozo.pdf

Torrice López, C. E. (30 de 03 de 2015). Procedimiento de Control Aleatorio Inmediato de Mercancías Descargadas y Almacenadas Para la Aduana Nacional de Bolivia. 53-58.