

EL DERECHO MARITIMO Y SU VINCULACION CON LA LEGISLACION ADUANERA

LUIS BELTRÁN MONTIEL

Profesor Adjunto (i) de Derecho de la Navegación

I. ACLARACIÓN PRELIMINAR

Dos textos básicos constituyen la espina vertebral del llamado derecho aduanero. Por un lado, las Ordenanzas de Aduana, sancionadas por vía de la Ley 810 y por el otro la denominada Ley de Aduanas.¹

Las Ordenanzas de Aduana, vigentes desde el año 1876, configuran un voluminoso cuerpo dispositivo de más de mil artículos. Abarca variados tópicos y traduce, en general, una deficiente técnica legislativa.²

El segundo, la llamada Ley de Aduanas, constituyó originalmente una cartilla de avalúos referida al tributo que debían soportar las mercaderías comprometidas en las diferentes operaciones aduaneras. Dicha cartilla fue experimentando paulatinas modificaciones y de tal manera, singular por cierto, se fueron introduciendo distintas reformas a las Ordenanzas de Aduana. De tal modo, a la postre, fue menester también dictar textos ordenados de la llamada Ley de Aduanas.³

Frente a ese panorama los objetivos del presente trabajo son

¹ FERNANDEZ LALANNE, "Derecho Aduanero", t. I, ed. De Palma, Bs. As., 1986; NICOLAS ORTIZ COCACCE, "Aduana: Importación y Exportación", Cuadernos de Legislación Ordenada, Bs. As., 1983.

² Las CO. de AA. agrupan más de 1.000 artículos y su contenido es harto variado, pues sin perjuicio de regular las operaciones aduaneras típicas, abarca los tópicos más diversos, verbigracia, conceptos técnicos como el de arribada (art. 787); contenido de los conocimientos (art. 800); naufragios (art. 812) y en su casuismo ni deja de regular la forma de practicar los primeros auxilios a un ahogado (art. 820).

³ El decreto 4513 del 23 de mayo de 1942 "ordenó" una vez más, por el momento por última, las disposiciones de la llamada Ley de Aduanas. Previo a dicho decreto la ley 11.281, sancionada en 1923, había sido "ordenada" por los decretos 83.704/41 y 15.603/56.

sumamente modestos. En efecto, abordaremos la legislación aduanera solo en lo que concierne a aquellas normas o institutos que guardan una íntima conexión con el hecho navegatorio y con la disciplina que regula las consecuencias jurídicas de ese hecho.

II. LA LEGISLACIÓN ADUANERA Y EL LIBRO III DEL Código de Comercio

Las Ordenanzas de Aduanas, sancionadas a posteriori del Código de Comercio, recogieron con mayor sensibilidad la dinámica imperante a la época de su sanción. El siglo pasado sirvió de marco al despertar tecnológico pese a lo cual el libro III del Código de Comercio se estructuró en torno a un hecho —la navegación a vela— que paulatinamente iba siendo desplazada, ya en aquel entonces, por el creciente y avasallador avance técnico.⁴

A consecuencia de tal situación las Ordenanzas de Aduana introdujeron trascendentes reformas en el sistema de entrega de la carga; regularon, aunque solo a los fines, aduaneros, la figura del agente marítimo ignorada en el Código; establecieron la documentación necesaria para formalizar la entrada y salida de los buques a nuestros puertos; regularon los distintos modos de descarga, etc.

Pese a la reforma introducida en nuestra legislación mercantil en el año 1889, las innovaciones provenientes de las Ordenanzas de Aduana no fueron contempladas. De tal manera perviven en el Libro III del Código de Comercio normas carentes de vigencia como, por ejemplo, las referidas a la entrega de la carga. En cambio, figuras que hacen a la dinámica del quehacer navegatorio carecen de toda regulación específica.

La legislación aduanera se vincula concretamente con el derecho marítimo a través de ciertas etapas de la explotación naval, verbigracia, entrada y salida de buques, documentación que éstos deben presentar para ingresar a puerto, carga y descarga; formas de descarga; instrumentos necesarios para documentar el despacho de las mercaderías a plaza; infracciones, etc.

⁴ Resulta interesante señalar que ya en 1880, sobre un total de 4.835 buques llegados a nuestros puertos desde el exterior, 2.324 eran accionados a vapor y 2.511 a vela, técnica que pocos años después quedaría prácticamente relegada a la navegación deportiva. El tonelaje de los buques a vapor fue dos veces superior al correspondiente a los veleros (RICARDO M. ORTIZ, "Economía Argentina", Ed. Baigal, Buenos Aires, 1989, t. II, p. 128).

III. LINEAMIENTOS GENERALES DE LA ORGANIZACIÓN ADUANERA

Las Aduanas pueden ser de carácter marítimo o terrestre conforme al punto geográfico donde se encuentren ubicadas; a su vez, desde el punto de vista administrativo, se diferencian las llamadas mayores o de depósito de las denominadas menores o receptorías. Ambas tienen prácticamente iguales funciones y como nota diferencial cabe acotar que las últimas no están facultadas para expedir documentación relativa a mercaderías dejadas en depósito.⁶

La Dirección Nacional de Aduanas, organismo administrativo que actúa en forma descentralizada,⁷ tiene a su cargo las tareas de organización y funcionamiento de las distintas dependencias aduaneras; le compete la reglamentación de los servicios conducentes a la liquidación de los derechos aduaneros, revisión de documentos propios de las operaciones en las que interviene; participa en la coordinación de los servicios de vigilancia a fin de prevenir y reprimir el contrabando; instruye los sumarios por infracciones aduaneras; formula los cargos por diferencias que disminuyen la renta; interviene en el contralor de las mercaderías consignadas a nuestros puertos o desembarcadas en tránsito; a través de las distintas dependencias (administraciones locales); decide en última instancia administrativa sobre infracciones al régimen aduanero y ejerce funciones de superintendencia a través del funcionario que se halla a su cargo —Director Nacional de Aduanas— sobre los distintos organismos que la componen.⁸

IV. OPERACIONES ADUANERAS

Las típicas operaciones llevadas a cabo con intervención de la Aduana son las de importación (artículos 20 y siguientes de las Ordenanzas de Aduana), exportación (art. 532 y siguientes de las Ordenanzas de Aduana); trasbordo, retorno, etc. Resulta

⁶ Para un detalle completo sobre la organización administrativa aduanera ver FERNÁNDEZ LALANNE, ob. citada, t. I, p. 327 y sgts.

⁷ Los arts. 1 y siguientes de la Ley de Aduana (t. o. 1963) regulan el funcionamiento administrativo de la Dirección Nacional de Aduanas.

⁸ Por decreto ley 6367 del 24 de julio de 1963 (Boletín Oficial 2-8-1963) se reestructuró la Dirección Nacional de Aduanas modificándose, incluso, su denominación la que pasó a responder a "Consejo Nacional de Aduanas". La ley 18.421, dictada en 1964, suspendió la aplicación de dicho decreto y ya por decreto 94/64 (Boletín Oficial, 13 de enero de 1964) se volvió a la denominación originaria es decir, Dirección Nacional de Aduanas que es la que en la actualidad tiene el organismo.

innecesario insistir sobre el concepto de operaciones de importación y exportación pues es perfectamente sabido que se refieren a la entrada y salida de mercaderías, respectivamente, del país.

La operación de retorno se concreta cuando en lugar de introducirse a plaza mercaderías que viajaron originariamente con tal propósito, se rembarcan al punto de partida. La Aduana, en esos casos, decide si cabe autorizar la operación libre de derechos y para ello será menester tomar en cuenta los plazos legales correspondientes (art. 76 Ordenanzas de Aduana).⁴

La llamada operación de trasbordo (art. 81 y siguientes Ordenanzas de Aduana) tiene lugar en aquellos supuestos, por ejemplo, en que la mercadería viene destinada a Asunción, en tránsito a Buenos Aires y se trasborda del buque de ultramar que realizara la travesía oceánica a una embarcación apropiada para el transporte fluvial. En esas hipótesis la Aduana está facultada para intervenir en el contralor de los buitos sujetos a dicha operación, autorizar el trasbordo libre de derechos o formular los cargos correspondientes y a esos efectos el agente marítimo del buque deberá presentar ante la Aduana la pertinente solicitud de trasbordo.

V. DOCUMENTACIÓN ADUANERA

1. Obligaciones impuestas a los buques que arriban a nuestros puertos.

Los derechos de importación y exportación constituyen la fuente principal de ingresos de los Estados. Las sumas recaudadas por esos conceptos permitían sufragar los gastos de un aparato cuya función esencial era, en el viejo esquema liberal, de simple administración. La imagen del Estado-gendarme se adecuaba perfectamente a la idea de un *mínimum* de ingerencia en las relaciones económico-sociales de los gobernados. El Estado tenía como finalidad primordial asegurar la efectiva vigencia de los derechos consagrados por las constituciones liberales-burguesas del siglo pasado —libertad, propiedad, etc.— pero ninguna intervención se le concedía en la esfera de las relaciones privadas en tanto el orden social no experimentara alteraciones. Su misión, consecuentemente, no requería mayores gastos ni el

⁴ Como ejemplo de operaciones de retorno pueden citarse los casos en los que el consignatario no abone dentro del plazo estipulado el precio de las mercaderías importadas o bien el de las mercaderías nacionales exportadas y que por cualquier razón deban regresar al país. En esta última hipótesis si el retorno se lleva a cabo dentro del año y las mercaderías no ofrecen dudas en cuanto a su individualización, quedan eximidas de todo derecho (conf. art. 141, Ley de Aduanas, t. o. 1932).

montaje de una estructura gubernativa de amplia diversificación como la que se observa en la actualidad.

Pero, cuando a raíz de circunstancias que pusieron en crisis su simple papel de vigilancia y cuestionaron incluso su existencia, el Estado comenzó a tomar una intervención crecientemente activa en materias hasta entonces vedadas, verbigracia, en la economía, relaciones laborales, promoción de servicios, infraestructura, etc., su presupuesto de gastos desbordó el viejo esquema de recursos y junto a los derechos de importación y exportación fueron apareciendo toda la gama de cargas impositivas que gravitan hoy sobre los habitantes de la mayor parte de los países.⁸

Los derechos de importación y exportación continuaban ocupando un primer plano como fuentes de recursos pero, paralelamente, adquirieron especial significación como resortes de una política económica más o menos planificada.

Por tanto, desde antaño por representar el principal hontanar de ingresos y en la actualidad por las razones brevemente apuntadas en los párrafos anteriores, el precepto fundamental imperante en la materia y observado desde el punto de vista de los buques que llegan a nuestros puertos puede formularse así: *todas las mercaderías o efectos existentes a bordo deben ineludiblemente declararse.*⁹

⁸ En nuestro país, por ejemplo, el "juernes negro" americano de octubre de 1929 repercutió profundamente. El sector que detentara el poder en la década 1930/1940, se vio forzado, a pesar de su mentalidad contraria, a intervenir en la esfera privada como paliativo para la propia subsistencia del sistema. Recuérdase el Banco Central, los gravámenes impositivos, la política monetaria y los aranceles al comercio de importación y exportación utilizados ya no con criterio meramente fiscal sino como resortes de una conducción económica, es decir, articulados en una planificación mínima destinada a capear la crisis económica que azotara el sistema por aquel entonces. Este fenómeno se observa con mayor claridad en 1944-1953, época en que los aranceles aduaneros fueron puestos al servicio de una política promocional de la industria liviana, desalentando importaciones competitivas con su creación como así el flujo de divisas en actividades juzgadas, equivocadamente o no, como perjudiciales a los fines de aquella política. Recuérdese también el famoso "aislamiento" de los Estados Unidos con aranceles proteccionistas que sumados a otros factores determinarían su gigantesco desarrollo industrial...

⁹ Si bien nos referimos al Derecho Marítimo, expresión que utilizamos por comodidad lingüística, el principio enunciado tiene plena vigencia en la actividad aeronáutica. Sobre las normas aduaneras aplicables a esta última puede verse FERNANDEZ LALANNE, ob. cit., t. I, pp. 68 (decretos sobre tráfico aéreo), 272 (Aduanas en aeródromos), 759 (operaciones por vía aérea), etc. Cabe agregar que conforme al artículo 24 del Código Aeronáutico se consideran aeropuertos internacionales los que cuentan, entre otros, con servicios de Aduana.

Enfocada la cuestión desde el ángulo del comercio de exportación rige el mismo principio pero para su concreción ya no funcionarán los "manifiestos" sino los boletos de embarque que a cada cargador entrega la Aduana y sin los cuales no puede procederse al embarque de ninguna mercadería.

La finalidad de tales exigencias no requiere mayor explicación. Tiende, naturalmente, a evitar la introducción o salida clandestina de mercaderías en detrimento de la renta fiscal y en perjuicio de la política económica que impere.

Con tal propósito y circunscribiéndonos exclusivamente al problema de los buques que arriban a nuestros puertos, las Ordenanzas de Aduana prevén los llamados Manifiesto General de Carga y Manifiesto de Rancho.

2. *Manifiesto General de carga.*

En él se vuelcan ordenados numéricamente, conforme a sus puertos de emisión y traducido al idioma nacional, el contenido de los conocimientos que amparan mercaderías destinadas a nuestro país ya sea en forma definitiva o bien en simple tránsito con ulterior destino a otros países.

Las Ordenanzas de Aduana imponían al capitán del buque la obligación de presentar el manifiesto (arts. 31 y siguientes de las Ordenanzas de Aduana). En la actualidad es el agente marítimo quien se encarga de su confección y presentación ante la Aduana lo que puede llevar a cabo hasta 48 horas después de la entrada del buque. De todos modos el buque podrá comenzar la descarga inmediatamente de su arribo, luego de ser declarado en "libre plática", si el Agente presentó los llamados "índices" de la carga, es decir, los cuadernos con todas las especificaciones del manifiesto general ordenadas en forma alfabética.

Actualmente todos los buques solicitan la llamada "patente de privilegio" (arts. 836 y siguientes Ordenanzas de Aduana), lo que los autoriza a proceder de la manera indicada en la descarga y a zarpas aun antes de haber liquidado sus cuentas con la Aduana pues el el agente marítimo quien se responsabiliza frente a la autoridad aduanera por las deudas del vapor (art. 842, Ordenanzas de Aduana).¹¹

¹¹ Las Ordenanzas de Aduana, dada la época de su sanción, contemplaban el arribo a nuestros puertos de buques accionados a vapor y de buques de vela. Sólo para los primeros podía obtenerse la patente de privilegio con todas las prerrogativas que ella implicaba (art. 847 CO. A.A.). En la actualidad la situación ha cambiado de manera sustancial y la obtención de la patente de privilegio se ha convertido en un mero y simple trámite formal. De tal suerte, las agencias marítimas que atien-

Los errores cometidos en la confección del manifiesto general de carga responsabilizan al buque o al agente frente a la Aduana, ya se trate de mercaderías equivocadamente descriptas o bien se declaren mercaderías inexistentes a bordo o menor cantidad de las existentes. Con el propósito de evitar las sanciones previstas por la legislación aduanera, se autoriza la rectificación de los errores materiales o ajustar las constancias del manifiesto a lo efectivamente descargado dentro del término de 48 horas de concluida la descarga.¹²

La presentación del manifiesto general de carga efectuada por el agente en el caso de buques extranjeros, lo faculta para actuar en juicio como representante del capitán, propietario o armador del buque por todos los hechos o circunstancias vinculados al viaje en que se desempeñó como tal.¹³

3. Manifiesto de rancho.

En el manifiesto de rancho deben declararse comestibles, bebidas y demás efectos existentes a bordo del buque, es decir, todo aquello que en virtud de no tratarse de mercaderías amparadas por conocimientos, no se incluyen en el manifiesto general de carga.¹⁴

den a varios buques por mes, suelen solicitar las patentes de privilegio al comienzo de cada mes para todos los buques que previsiblemente entrarán a puerto durante ese lapso.

¹² El art. 31 de las CO. de A.A. otorgaba un plazo de 48 horas contados desde su presentación, para salvar los errores en que se incurriera al confeccionar el manifiesto general de carga. Dicho plazo fue ampliado luego por todo el tiempo que durara la descarga y posteriormente hasta 48 horas después de concluida la misma (art. 99, ley 11.381). Por los problemas que planteaba la descarga en los puertos argentinos, especialmente el ajuste como prolongación de bodega (ver capítulo VII, inciso c) el mismo plazo de 48 horas se concedió para las mercaderías descargadas de ese modo (decreto del 12 de diciembre de 1917).

¹³ La Aduana otorga al agente el denominado "certificado de agencia". Dicho documento viene en cierto modo a suplir el poder que nuestro ordenamiento procesal exige para la representación en juicio. De ahí que nuestra jurisprudencia, reparando en la especificidad de la materia, haya considerado al agente marítimo como un representante "ex lege" del capitán o armador o propietario del buque.

¹⁴ El capitán y/o el agente no tienen que declarar los efectos de propiedad de los pasajeros ni los aparejos, elementos de navegación, embarcaciones menores, elementos de carga y descarga de propiedad del buque (art. 33 CO. A.A.). En distintas ocasiones se ha planteado judicialmente si el combustible debe denunciarse en el manifiesto de rancho o no es necesario hacerlo en virtud de tratarse de un elemento imprescindible para la maniobra de la nave. En el caso del buque "Ombá", fallado por la C. Federal, se resolvió que debía considerarse como un aparejo del buque y que, por tanto, su falta de inclusión en el manifiesto de rancho no aparejaba sanción alguna (J. A., año 1948, t. III, p. 819). En fecha reciente y ante dos sumarios instruidos por la autoridad adua-

Los comestibles y bebidas deben estar proporcionados al consumo que por espacio de cinco meses pueda requerir la dotación del buque.

Si las "brigadas de fondeo"¹⁹ encuentran a bordo mercaderías no manifestadas, sean de propiedad del buque o aun no individualizándose su titular, el buque o su agente serán pasibles de una sanción que podrá consistir en el comiso de los efectos hallados en infracción y en la aplicación accesorio de una multa igual a su valor de aforo o bien en el comiso sólo de la mercadería, según las circunstancias de hecho que en cada caso se den.

Si por el contrario, no se encuentran a bordo las mercaderías denunciadas en el rancho se presume su introducción a plaza y la sanción se traduce, entonces, en la aplicación de una multa. El importe de las multas estará determinado por el valor que la Aduana asigne a las mercaderías en infracción.²⁰

Para la manifestación de los efectos de uso o propiedad particular de los tripulantes se utilizan las llamadas "listas de pacotilla" que se anexan al manifiesto de rancho.

4. La clausura de espacios a bordo.

Siempre en función del principio enunciado —toda mercadería a bordo debe necesariamente denunciarse— y con el objeto de evitar la pérdida de tiempo que supone inventariar todos los efectos transportados por los buques modernos, de especial modo los de pasajeros, las disposiciones aduaneras autorizan a recurrir a la clausura de ciertos compartimentos destinados al depósito de los artículos llamados de "tienda y bazar". La clausura debe ser solicitada por el capitán del buque al Oficial de Bahía que sube a bordo antes del ingreso del buque a puerto.

La clausura de los compartimentos indicados por el capitán se concreta mediante el empleo de cajas de seguridad que deberán mantenerse intactas hasta la salida del buque so pena de las sanciones previstas por las normas aduaneras, (Arts. 260 y 277 del decreto reglamentario 83.708/41.)

nera, el Tribunal Fiscal ratificó dicho criterio (conf. exp. 2070 "Agencia Puleston S. R. L. c/Aduana de la Nación, s/recurso de apelación" (buque "Estrella"), fallo del 23 de junio de 1946 y exp. n° 2031: "Estrella Marítima S. A. c/Aduana de la Nación, s/recurso" (buque "Varicella"), fallo del 25 de septiembre de 1946.

¹⁹ Denominación que se da al personal aduanero que inspecciona los buques (art. 177 de la Ley de Aduanas, L. n. 1961).

²⁰ En la práctica las diferencias suelen advertirse en los cigarrillos y bebidas. Como el consumo de la tripulación en puerto no puede desconocerse, la autoridad aduanera admite una deducción de 60 cigarrillos y 1 botella de whisky por día y tripulante.

VI. AGENTES MARÍTIMOS Y DESPACHANTES SU ACTUACIÓN ANTE LA ADUANA

Ya hemos señalado que la figura del agente marítimo no está prevista en el Libro III del Código de Comercio.¹⁷ En cambio, las Ordenanzas de Aduana regulan la actividad de ese sujeto de las relaciones jurídicas derivadas del derecho marítimo pero lo hacen, naturalmente, apuntando a la actuación del agente frente a la Aduana. El agente marítimo es quien tramita ante la Aduana la obtención de la llamada "patente de privilegio" (arts. 836 y siguientes Ordenanzas de Aduana). Con esa gestión queda caracterizado como agente del buque a cuyo favor la realizara en lo que respecta, exclusivamente, a ese viaje. Suele presentar los índices¹⁸ y el manifiesto general de carga y de acuerdo a las Ordenanzas de Aduana responde personalmente por las infracciones que pudieran imputarse al buque (ej. errores en el manifiesto, mercaderías halladas a bordo sin manifestar, mercaderías faltantes, etc.).

Los despachantes de aduana¹⁹ son los encargados de tramitar el llamado "despacho" de la mercadería que llega a nuestros puertos. La Ley 13.000 regula específicamente esta actividad profesional para cuyo ejercicio es menester someterse a una serie de exámenes conducentes a establecer la idoneidad del postulante, salvo el caso de abogados, procuradores, etc.

VII. DESCARGA DE MERCADERÍAS ARTÍCULOS 1079/1080 DEL CÓDIGO DE COMERCIO

Las mercaderías transportadas por los buques pueden ser descargadas directamente a depósito fiscal o plazaleta; a lanchas

¹⁷ RAY JOSE D., "El Agente marítimo". Responsabilidad y personería en juicio por derechos y obligaciones de los armadores. La Ley, t. 70, p. 874. Jurisprudencia sobre la responsabilidad y personería en juicio del agente marítimo por derechos y obligaciones de los armadores. La Ley, t. 74, p. 827, etc. FERNANDEZ LALANNE, ob. cit., t. I, p. 355 y agl. Sobre régimen legal ver decreto 31.535/33.

¹⁸ Es también el agente marítimo quien solicita el "giro" para el vapor, es decir el lugar del puerto donde será destinado conforme a la naturaleza de las mercaderías que el buque debe cargar o descargar. A ese efecto, el agente marítimo presenta los llamados "índices de carga". Se trata de cuadernos o planillas en los que se enumera por orden alfabético las distintas mercaderías e efectos que deben ser desembarcados y se utilizan, precisamente, para el control de la descarga. En algunas oportunidades las sanciones por errores materiales cometidos al confeccionar el manifiesto general de carga fueren atenuadas teniendo en cuenta que encontrándose los efectos correctamente denunciados en los "índices de carga" no existía la posibilidad de perjuicio fiscal. (conf. Jurisprudencia Argentina 1963-II, p. 132).

sea como prolongación de bodega o bien por cuenta y riesgo del consignatario; a camiones para su salida inmediata de la jurisdicción portuaria cuando se trata de mercaderías de despacho directo forzoso, e incluso a los llamados "hongares".¹⁹

Sobre este tópico las Ordenanzas de Aduana, modificaron substancialmente el sistema de carga y entrega de las mercaderías previsto en el Libro III del Código de Comercio.

Varias disposiciones de este último, a raíz de esa reforma, resultan inaplicables.

Según el sistema del Código de Comercio, el Capitán entregaba la carga contra la recepción de los respectivos conocimientos. Todo se hacía con intervención del consignatario de la mercadería y del Capitán del buque tal como resulta, entre otros, de los arts. 1036 y 1046 de aquél. En las previsiones de nuestro legislador no entraba en absoluto la intervención de la Aduana. El sistema consagrado por el Código ha caducado y la descarga, cualquiera fuere el modo como se lleve a cabo, se cumple invariablemente con intervención de los funcionarios aduaneros.

En efecto, el consignatario no entrega los conocimientos al Capitán del buque. Los presenta en la Aduana, por medio de su despachante, conjuntamente con las facturas comerciales y demás instrumentos propios de la importación de que se trata. Esa operación se conoce en la práctica bajo el nombre de "documentar el despacho" y en ella tiene preferente intervención uno de los sujetos mencionados en el apartado anterior, es decir, el despachante de aduana.

La autoridad aduanera determina qué mercaderías deben trasladarse a depósitos fiscales o plazoletas y cuales son las de despacho directo a plaza, sea común o forzoso.²⁰

De acuerdo al sistema consagrado por el Código de Comercio,

¹⁹ La ley 13.000 fue modificada por decreto 8772/63 el que establecía una serie de recaudos relativos al ejercicio de esa profesión, condiciones de idoneidad, etc. Dicho decreto-ley fue derogado por la ley 18.681 que reimpuso el régimen de la ley 13.000 con ligeras modificaciones. FERNANDEZ LALANNE, *ob. cit.*, t. I, p. 358.

²⁰ A fin de acelerar la descarga de los buques la Administración de puertos autoriza la llamada descarga a "hangares" de tránsito. Por espacio de 48 horas pueden permanecer en dichos lugares bajo la responsabilidad exclusiva del buque y del agente, mercaderías de despacho directo o de depósito. Dentro del término mencionado, las segundas deberían necesariamente conducirse a los depósitos fiscales y las primeras echarse a lanchas o despacharse a plaza. La Administración de Puertos no extiende recibos por las mercaderías que quedan temporariamente en los hangares de tránsito. Se trata de lugares cerrados y cuyas llaves quedan en poder del agente del buque.

²¹ Como ejemplos pueden mencionarse arts. 189 y siguientes de las OO. de AA.

la descarga de las mercaderías y su entrega al consignatario se llevaban a cabo simultáneamente. Por tal razón, precisamente, arts. 1079 y 1080 de dicho cuerpo legal establecían brevísimos plazos para que se tomara razón acerca del estado de la carga, so pena de caducidad de los eventuales derechos del consignatario.

La reforma introducida por las Ordenanzas de Aduana quebrantó totalmente la armonía de un sistema —el del Código de Comercio— que en lugar de nutrirse en la realidad recogió principios —ya perimidos a la época de su sanción.

Surgió así la descarga como hecho material distinto e independiente del acto jurídico de la "entrega". Por este último debe entenderse la recepción efectiva de la carga por el consignatario o, en la inmensa mayoría de los casos, su retiro de la jurisdicción aduanera sea que los efectos hubiesen permanecido en depósitos fiscales o en plazoletas.

Entre la descarga y la entrega, actos disociados, suele transcurrir en la actualidad un período cuya extensión en modo alguno se compagina con la finalidad de los ya citados artículos 1079 y 1080 del Código de Comercio.

Puede afirmarse entonces que las modificaciones introducidas en este aspecto por la legislación aduanera, dislocaron la sistemática del Código y alteraron substancialmente la finalidad perseguida por las normas pre-mencionadas. Es obvio añadir que la brevedad de los plazos establecidos en aquellos artículos respondía a la necesidad de evitar, según apuntáramos, que el tiempo desdibujara el estado de las cosas transportadas y se origiera en un escollo para deslindar las responsabilidades emergentes del transporte.

La descarga de las mercaderías a depósitos fiscales o a plazoletas y la consiguiente disociación entre ese hecho y la "entrega" o recepción por el consignatario, obligó a nuestros Tribunales a precisar a partir de qué momento debían computarse los plazos de caducidad establecidos por los arts. 1079 y 1080. Se decidió que los mismos corren desde la entrega o recepción de las mercaderías por el consignatario o desde su retiro de la jurisdicción aduanera y no desde la descarga.²²

De tal suerte resultó desvirtuada totalmente la finalidad que guiara al legislador pues es evidente que las mercaderías,

²² En lo que hace a la prescripción de las acciones derivadas del transporte la Cámara Federal, en cambio, consideró que el curso de la misma se inicia a partir de la conclusión de la descarga (conf. "La Holland Sudamericana Cía. de Seguros" c/Capitán y propietario buque "Alberto Boderó", Junio 1980, causa 11.174).

a varios meses de concluida la descarga y habiendo permanecido fuera de la esfera de custodia del transportador, tal como acontece en la realidad, bien pueden experimentar alteraciones o sufrir perjuicios que sólo por una ficción pueden imputarse al transporte. Brevemente consideraremos los distintos tipos de descarga.²²

1. *A depósito fiscal o plazaleta.*

Ya señalamos que la autoridad aduanera determina qué tipo de mercaderías deben ser materia de este género de descarga. Sus efectos, en lo que hace a la determinación de su estado una vez finalizado el transporte, fueron objeto de los párrafos anteriores. Resta añadir que el control de la descarga lo realiza la autoridad aduanera y que los depósitos fiscales no son explotados por ésta sino por la Administración General de Puertos.

2. *A plaza.*

Se descargan generalmente sobre camión las mercaderías de despacho directo forzoso también llamadas, en la terminología aduanera, "efectos de corralón" y son aquellas de fácil verificación o de carácter perecedero. Las de despacho directo común deben ir durante un tiempo a depósitos y en función de lo expuesto más arriba cabe señalar que para las de despacho directo forzoso, los plazos de los arts. 1079 y 1080, se computan desde el momento mismo que las mercaderías se retiren del costado del buque.

3. *A lanchas.*

La descarga a lanchas puede obedecer a un doble propósito y distintos serán, por lógica consecuencia, los efectos de esta modalidad operativa.

Sea con el fin de acelerar la descarga o por la carencia de espacios donde echar la mercadería, el agente marítimo puede solicitar autorización para alijarlas a lanchas, como prolongación de bodega. Esta modalidad es sólo viable respecto de las mercaderías que deben destinarse a depósitos fiscales y durante la estadía de aquéllas en lanchas se consideran como si estuvieran en la bodega del buque por lo que subsiste la responsabilidad del transportador hasta el momento mismo de la entrega al consignatario.²³

²² DE LA VEGA, RAFAEL, "La descarga en el puerto de Buenos Aires", J. Argentina, t. 73, p. 204; RAY JOSÉ D., "La inspección judicial de las mercaderías transportadas", La Ley, t. 82, p. 172.

²³ Ver Digesto Marítimo y Fluvial, Art. 1778. Cabe destacar que el alije a lanchas como prolongación de bodegas debe requerirse expre-

La descarga a lanchas por cuenta y riesgo del consignatario o de oficio tendrá lugar, conforme se estipula generalmente en los conocimientos, cuando los titulares de mercaderías de despacho directo no se presentan a recibirla al costado del buque o no se han procurado la documentación necesaria para ello. En esas hipótesis la permanencia de las mercaderías a bordo implicaría un oneroso gravamen para el buque. Además, sin culpa alguna de su parte, el transportador continuaría respondiendo frente al consignatario a pesar de haber cumplido con la prestación que tomara a su cargo.

Por ello, nuestros Tribunales declararon la validez de esa cláusula y la consiguiente exoneración de responsabilidad del transportador por los daños que pudiera experimentar la carga una vez alijada a lanchas.²⁵

VIII. ASPECTO PENAL Y PROCESAL DE LA LEGISLACIÓN ADUANERA. PRESCRIPCIÓN

Tanto las Ordenanzas de Aduana como la llamada Ley de Aduanas contienen disposiciones de carácter procesal y punitivo. El art. 1039 de las Ordenanzas de Aduana, prevé tres tipos de infracciones: contravención, fraude y contrabando.

Se entiende por contravención la simple violación de disposiciones que por no hallarse vinculadas de manera directa al pago de tributos no ponen en peligro la renta fiscal.²⁶

Por fraude, toda transgresión que tanto por acción u omisión puede potencialmente originar un perjuicio fiscal. Los casos más comunes los constituyen los errores en el manifiesto cuando, por ejemplo, se declaran mercaderías en más o en menos.²⁷

samente pues de lo contrario no rige el lapso de 48 horas posteriores a la descarga para la rectificación del manifiesto (decreto del 12 de diciembre de 1917).

²⁵ Cámara Federal de Buenos Aires —Causa 8728—, "La Holando Sudamericana Compañía de Seguros s/capitán, y/o propietario y/o armador buque "Cometa", s/cobro de pesos", La Ley, t. 100, p. 328. El artículo 328 del Proyecto de Ley General de la Navegación redactado por el Dr. Attilio Malvagni autoriza igual solución e incluso amplía el sentido del fallo al hacer claramente extensiva la facultad de echar a lanchas o a tierra, ante la ausencia del consignatario y por su cuenta y riesgo, las mercaderías de despacho directo y no sólo las de despacho directo forzoso como puede desprenderse de dicho fallo.

²⁶ Como ejemplos ilustrativos de este tipo de infracciones podríamos citar el hecho de no ajustarse al plazo establecido para documentar el despacho; no retirar las mercaderías de depósito dentro de un término dado; el retardo en la presentación del manifiesto, etc.

²⁷ Art. 173 de la Ley de Aduanas (t. o. 1962).

Por contrabando, la maniobra enderezada a burlar la fiscalización aduanera pertinente y eludir el pago de los tributos que correspondan. Si bien no es ésta la oportunidad adecuada para adentrarse en los problemas inherentes al contrabando, corresponde destacar que como figura delictiva tipo se encuentra expresamente prevista por la Ley de Aduanas y que en nuestro medio su regulación y represión reflejan marcadas oscilaciones conforme a los vaivenes de la política económica adoptada a lo largo de distintas épocas. Es obvio destacar que una tendencia proteccionista encarará el problema con mucha mayor severidad que una política de corte liberal. En nuestro medio, la forma de represión del contrabando se ha ido agravando no sólo en lo concerniente al monto y tipo de las sanciones sino, incluso, por la utilización de resortes procesales más rigurosos.²⁴

Las tres infracciones mencionadas reconocen un común denominador. Son de carácter formal por lo que ninguna repercusión tiene en ellas el ingrediente psicológico. La intención no cuenta. Con o sin ella la infracción se consuma cuando se da la conducta tipo expresamente normada.²⁵

Las sanciones aduaneras son graduables (arts. 63 de la Ley de Aduanas y 1056 de las Ordenanzas de Aduana), circunstancia que ha permitido hacer hincapié en las características particulares del caso para que sin perjuicio del carácter formal de las infracciones, se individualizara la pena en función de aquellas.

El art. 1057 autoriza a absolver de toda sanción cuando, aun probada la infracción, ésta resulte de una falsa declaración derivada de un error evidente e imposible de pasar desapercibido.

²⁴ Los artículos 187 y siguientes de la Ley de Aduanas (l. o. 1962) regulan específicamente el delito de contrabando estableciendo las diversas modalidades penadas (art. 187); el régimen de sanciones (arts. 188/192); las limitaciones al beneficio de la excarcelación (art. 192); la eliminación del instituto de la condena condicional para este tipo delictivo (art. 193), etc. Sobre jurisprudencia en materia de contrabando y en general sobre la legislación Aduanera puede verse la revista publicada en El Derecho, t. 8, p. 720 y sgts.

²⁵ Sin embargo, nuestros Tribunales, reparando en las características particulares de cada caso han atenuado el rigorismo aduanero aplicando sanciones simbólicas (conf. La Ley, t. 114, p. 9) o absolviendo de toda sanción cuando era evidente que la infracción formal no exponía a perjuicio alguno a la renta fiscal (conf. J. Argentina, 1929, t. 1, p. 828). En otros casos, tomando en consideración que las sanciones recaen sobre el armador de un buque o su agente, sujetos materialmente extraños a las infracciones aduaneras más comunes como la tenencia de cigarrillos sin denunciar en la lista de rancho o en la peceñilla, redujeron la sanción tomando en cuenta que en la actualidad en los buques argentinos al armador sólo exige el 20 % de la tripulación mientras que el 70 % restante debe ser solicitado a la Bolsa de Trabajo Marítima (conf. C. Federal "Solier y Cia." agentes del vapor "Austral", s/muñita. Doctrina judicial del 13 de enero de 1965, La Ley del 24 de abril de 1965.

En materia de procedimiento aduanero cabe remitirse a las disposiciones de la Ley de Aduanas. (Texto Ordenado en 1962.)

La autoridad aduanera del lugar donde se produce la infracción tiene a su cargo la instrucción del correspondiente sumario. En él sólo pueden actuar invocando un derecho que no sea propio los abogados y procuradores inscriptos, despachantes, apoderados y dependientes; dentro de los límites de sus facultades los agentes marítimos pueden actuar en representación de tripulantes de los buques para los cuales se han desempeñado como tales.

Las notificaciones se practican por carta certificada o telegrama colacionado cuando se trata de dar vista de las actuaciones a los presuntos responsables a los efectos de que hagan los descargos que hacen a su derecho y ofrezcan las pruebas del caso o de comunicar la decisión recaída en un sumario o la resolución que concede o deniega los recursos previstos por el régimen aduanero y disposiciones complementarias. (Art. 36 Ley de Aduanas - T.O. 1962.)

La prueba se diligencia ante la propia autoridad aduanera y de la resolución dictada por ésta —por supuesto que nos referimos a los casos de contravenciones o fraudes aduaneros— cabe un sistema de recursos en cierto modo complejo a raíz de la competencia otorgada al Tribunal Fiscal y la consiguiente aplicación de la Ley 11.683, sin perjuicio del régimen específico previsto por la Ley de Aduanas.⁴⁰

A más del recurso de nulidad por violación de las normas substanciales del proceso caben a nuestro criterio⁴¹ frente a la resolución del administrador local, las siguientes instancias:

a) Recurso de reconsideración ante la Dirección Nacional de Aduanas por aplicación del art. 71 de la Ley 11.683. Contra la resolución que en definitiva dicte la Dirección Nacional de Aduanas en el recurso de reconsideración interpuesto, podrá deducirse demanda contenciosa ante el Juez Nacional (art. 73 de la Ley 11.683) y de la decisión de éste apelarse a la Cámara correspondiente;

b) Demanda ante el Tribunal Fiscal (art. 71, Ley 11.683, y Decreto 6632/63) y de la resolución que se dicta en la misma, recurso de "revisión y apelación limitada" ante la Cámara Federal correspondiente (art. 85, inciso b, Ley 11.683).

⁴⁰ El decreto-ley 6862 del 9 de agosto de 1943 (B. Oficial del 29 de agosto de 1943) confirió al Tribunal Fiscal de la Nación competencia en las causas aduaneras (contravenciones y defraudaciones aduaneras).

⁴¹ Conf. GUILLANI FONROUGE, "Anales de Legislación Argentina", año 1963, boletín n° 24, año XXII, pp. 13-15.

En materia de contrabando, en cambio, serán competentes en la capital federal los Tribunales en lo Penal Económico y en el interior los Jueces Federales en lo Penal.

Las acciones para exigir el pago de derechos, tasas y servicios regidos por las leyes aduaneras como así para aplicar y hacer efectivas las multas, prescriben a los cinco años,⁴² conforme al art. 122 de la Ley de Aduanas. (Texto Ordenado 1862.)

En esos casos el término de la prescripción comienza a correr desde el 1º de enero siguiente al año de la fecha en que debieron hacerse efectivos los derechos o tasas o se cometiera la infracción.

En cambio, la prescripción respecto de las multas impuestas, comienza a correr desde la fecha de la resolución firme que ha sido decidida (art. 123, Ley de Aduanas).

⁴² FERNANDEZ LALANNE, ob. cit., t. I, pág. 323.