

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



GUATEMALA, SEPTIEMBRE DE 2018

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

**ARBITRARIEDADES DE LA SUPERINTENDENCIA DE LA ADMINISTRACIÓN
TRIBUTARIA DE GUATEMALA EN LA DESIGNACIÓN DE UN CÓDIGO ADUANERO
VENCIDO**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

OLGA MARIBEL DÍAZ RODAS

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, septiembre de 2018

**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA
DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
DE LA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

DECANO:	Lic.	Gustavo Bonilla
VOCAL I	Lic.	Luis Rodolfo Polanco Gil
VOCAL II:	Lic.	Henry Manuel Arriaga Contreras
VOCAL III:	Lic.	Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV:	Br.	Jhonathan Josué Mayorga Urrutia
VOCAL V:	Br.	Freddy Noé Orellana Orellana
SECRETARIO:	Lic.	Fernando Antonio Chacón Urizar

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera fase:

Presidente:	Lic.	René Siboney Polillo Cornejo
Vocal:	Licda.	Ileana Noemí Villatoro Fernández
Secretario:	Lic.	Heber Dodanin Aguilera Toledo

Segunda fase:

Presidente:	Lic.	Carlos Alberto Cáceres Lima
Vocal:	Lic.	César Andrés Calmo Castañeda
Secretaria:	Licda.	Gloria Isabel Lima (único apellido)

RAZÓN: “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis”. (Artículo 43 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
27 de abril de 2016.

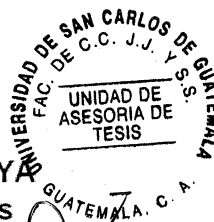
Atentamente pase al (a) Profesional, RENE SIBONEY POLILLO CORNEJO
_____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
OLGA MARIBEL DÍAZ RODAS, con carné 200818760,
intitulado ESTABLECER LA INVESTIGACIÓN QUE ARBITRARIAMENTE REALIZA LA INTENDENCIA DE
ADUANAS PARA LA INCLUSIÓN DE UN VEHÍCULO QUE SE ENCUENTRA EN UN CÓDIGO ADUANERO VENCIDO
DENTRO DEL PROCEDIMIENTO PARA ADMINISTRACIÓN DE AUXILIARES DE LA FUNCIÓN PÚBLICA ADUANERA.

Hago de su conocimiento que está facultado (a) para recomendar al (a) estudiante, la modificación del
bosquejo preliminar de temas, las fuentes de consulta originalmente contempladas; así como, el título
de tesis propuesto.

El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de
concluida la investigación, en este debe hacer constar su opinión respecto del contenido científico y
técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros
estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, la conclusión discursiva, y la
bibliografía utilizada, si aprueba o desaprueba el trabajo de investigación. Expresamente declarará
que no es pariente del (a) estudiante dentro de los grados de ley y otras consideraciones que estime
pertinentes.

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.

M.A. WILLIAM ENRIQUE LOPEZ MORATAYA
Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis



Fecha de recepción 01 / 08 / 2017

f)

MC. RENÉ SIBONEY POLILLO CORNEJO
ABOGADO Y NOTARIO
Asesor(a)
(Firma y Sello)

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Edificio S-7, Ciudad Universitaria Zona 12 - Guatemala, Guatemala



OFICINA JURÍDICA

POLILLO & ASOCIADOS

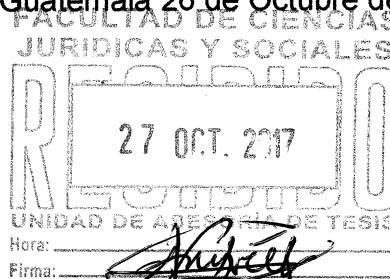
Abogados y Notarios

2ª. Avenida 10-15 zona 9, 4to. Nivel, Plaza Jardín, Tel. 502-23330028



Guatemala 26 de Octubre de 2017

Lic. Roberto Fredy Orellana Martínez
Jefe de Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala



De acuerdo al nombramiento de fecha veintisiete de abril de dos mil dieciséis, recaído en mi persona, he procedido a asesorar la tesis de la bachiller **OLGA MARIBEL DÍAZ RODAS** intitulado originalmente como: **ESTABLECER LA INVESTIGACIÓN QUE ARBITRARIAMENTE REALIZA LA INTENDENCIA DE ADUANAS PARA LA INCLUSIÓN DE UN VEHÍCULO QUE SE ENCUENTRA EN UN CÓDIGO ADUANERO VENCIDO DENTRO DEL PROCEDIMIENTO PARA ADMINISTRACIÓN DE AUXILIARES DE LA FUNCIÓN PÚBLICA ADUANERA;** el cual fue modificado por: **ARBITRARIEDADES DE LA SUPERINTENDENCIA DE LA ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA DE GUATEMALA EN LA DESIGNACIÓN DE UN CÓDIGO ADUANERO VENCIDO**, en virtud de lo anterior me permito emitir el siguiente

DICTAMEN:

- I. En cuanto al contenido científico y técnico de la tesis, la bachiller analizó jurídicamente lo fundamental que es el vacío legal en cuanto la investigación que realiza la Intendencia de Asuntos Jurídicos, sobre la existencia de procedimientos administrativos o judiciales en contra del solicitante del código aduanero.
- II. En la tesis se utilizó las referencias bibliográficas acorde al tema relacionado; por lo que considero que la estudiante resguardó en todo momento el derecho de autor, elemento indispensable a tomar en cuenta para el desarrollo de la presente investigación. De manera personal me encargué de guiar a la sustentante en los lineamientos de todas las etapas correspondientes al proceso de investigación científica.
- III. En la presente investigación, la bachiller utilizó las técnicas bibliográficas con la cual obtuvo la información acorde al presente trabajo con datos actualizados; así como los métodos analítico-sintético, con los cuales

LIC. RENE SEQUEYER POLILLO CORNEJO
ABOGADO Y NOTARIO



OFICINA JURÍDICA

POLILLO & ASOCIADOS

Abogados y Notarios

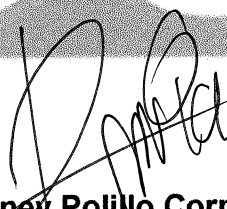
2ª. Avenida 10-15 zona 9, 4to. Nivel, Plaza Jardín, Tel. 502-23330028



determinó la importancia de establecer la investigación dentro del procedimiento para administración de Auxiliares de la Función Pública Aduanera; y mediante el método inductivo-deductivo, estableció la problemática y por ende la demora que existe en dicho procedimiento; en virtud de no estar regulado, afectando directamente la actividad mercantil.

- IV. En cuanto al desarrollo de los capítulos, desarrolló adecuadamente cada uno, ya que aportó el contenido necesario acorde a la investigación, pues en los mismos se especifica el problema en cuestión y lo demostró con la información recabada.
- V. En la conclusión discursiva, hace alusión al problema consistente en el vacío legal existente en el procedimiento de Auxiliares de Administración de la Función Pública Aduanera.
- VI. Declaro que no soy pariente dentro de los grados de ley de la sustentante y otras consideraciones que estime pertinentes y que puedan afectar la objetividad del presente dictamen.

Considero que el trabajo de tesis de la bachiller **OLGA MARIBEL DÍAZ RODAS** reúne los requisitos legales, por tal motivo, me permito emitir **DICTAMEN FAVORABLE** de conformidad con el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Artículo treinta y uno (31) del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.


Lic. Rene Siboney Polillo Cornejo
Abogado y Notario
Colegiado: 10842

LIC. RENÉ SIBONEY POLILLO CORNEJO
ABOGADO Y NOTARIO



USAC

TRICENTENARIA

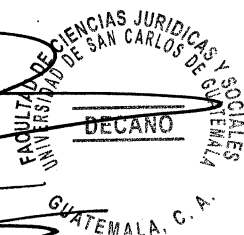
Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 26 de febrero de 2018.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante OLGA MARIBEL DÍAZ RODAS, titulado ARBITRARIEDADES DE LA SUPERINTENDENCIA DE LA ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA DE GUATEMALA EN LA DESIGNACIÓN DE UN CÓDIGO ADUANERO VENCIDO. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

RFOM/cpchp.





DEDICATORIA

A DIOS:

Por su misericordia, sabiduría, entendimiento y ser luz en mi camino.

A MI MADRE:

Olga Yolanda Rodas, por su amor incondicional, apoyo, comprensión, por creer en mí, por hacer suyos cada uno de mis sueños, por acompañarme en todo momento, y ser el motor de mi vida.

A MIS HERMANAS:

Lubia y Lesbia por su amor y apoyo incondicional en todo momento.

A MI FAMILIA:

Por creer en mí y por su amor.

A LOS ABOGADOS :

René Siboney Polillo, Víctor Hugo Batres, Hugo Sánchez, Ana Patricia Soto Gallardo, Julio Carlo Castañeda,

A LOS LICENCIADOS:

Mauricio Evans, Venuz de León, Ángela Beatriz Barillas y Silvia Álvarez.

A MIS AMIGOS:

César Cantoral, Rosa María García, Marco Antonio García, Erick Calderón, Brenda Rodríguez.

A:

La tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala, por abrirme sus puertas y brindarme la oportunidad de cumplir uno de mis proyectos de vida.

A:

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales,
que con la ayuda de sus catedráticos quienes
con su instrucción y colaboración, me
permitieron adquirir los conocimientos
necesarios para la culminación de mi carrera.



PRESENTACIÓN

En la presente tesis se analiza la aplicación de acciones no establecidas por parte de la intendencia de asuntos jurídicos dentro del procedimiento para administración de auxiliares de la función pública aduanera, identificada como PR-IAD/DNO-AR-02, norma 42, ya que en el mismo no se encuentra regulada la investigación para la inclusión de un vehículo que se encuentra en un código aduanero de transporte vencido.

Esta investigación pertenece a la rama del derecho administrativo; es de tipo cualitativa debido a que se recabó información mediante la lectura de distintas fuentes y análisis de la legislación aduanera, por lo que se concluyó la vulneración al desarrollo económico del comerciante y transportista por la demora que se da en la solicitud para la inclusión del vehículo. El ámbito geográfico al que pertenece la investigación es a las aduanas establecidas en todo el territorio guatemalteco; asimismo, el período que comprende la presente investigación es de los años 2011 al 2015.

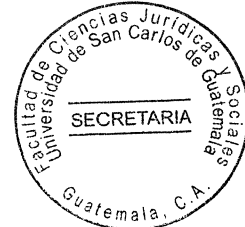
El objeto de estudio es el código aduanero de transporte vencido. El sujeto de estudio al, que se orienta la investigación, son los auxiliares de la función pública aduanera y a las personas que solicitan la inclusión de un vehículo que se encuentra en un código aduanero de transporte vencido; el objeto de estudio es la legislación aduanera y el procedimiento identificado como PR-IAD/DNO-AR-02, norma 42.

La presente investigación contribuye a mejorar el servicio aduanero en cuanto a regular la investigación que lleva a cabo la intendencia de asuntos jurídicos.



HIPÓTESIS

En el sistema jurídico guatemalteco se encuentra regulado el procedimiento para administración de auxiliares de la función pública aduanera, sin embargo, la investigación que realiza la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT- en contra del titular del código aduanero de medios de transporte, para la inclusión de un vehículo que se encuentra en un código aduanero de medios de transporte vencido no está legalmente establecido.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Con el desarrollo de la tesis se validó la hipótesis, pues se corroboró la falta de regulación dentro del procedimiento para administración de auxiliares de la función pública aduanera, de la investigación que realiza arbitrariamente la intendencia de asuntos jurídicos a solicitud de la intendencia de aduanas, cuando una persona pretende ingresar un vehículo con código aduanero de transporte vencido. Por su parte, los métodos utilizados para la comprobación fueron los siguientes: el inductivo-deductivo, que consistió en la comparación entre lo que establecen el Código Aduanero Uniforme Centroamericano, la Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria y la Constitución Política de la República de Guatemala, en cuanto a la arbitrariedad que comete la intendencia de asuntos jurídicos; el método analítico-sintético, permitió estudiar las consecuencias que conlleva la falta de un procedimiento administrativo para la función de la intendencia de asuntos jurídicos, ocasionando mora en la solicitud.

Dentro de las técnicas utilizadas para la comprobación de la hipótesis se pueden mencionar la documental, que se utilizó para recabar datos necesarios mediante lecturas de diversas fuentes y legislación aduanera, para determinar la improcedencia de las acciones que realiza la intendencia de asuntos jurídicos y la intendencia de aduanas, las cuales no están reguladas en el procedimiento correspondiente.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	(i)

CAPÍTULO I

1. Derecho aduanero.....	1
1.1. Antecedentes.....	1
1.2. Definición.....	3
1.3. Naturaleza jurídica.....	4
1.4. Importancia.....	5
1.5. Principios.....	7
1.6. Fuentes formales.....	10

CAPÍTULO II

2. derecho aduanero y su relación con otras ciencias.....	15
2.1. Con el derecho constitucional.....	15
2.2. Con el derecho administrativo.....	16
2.3. Con el derecho mercantil.....	17
2.4. Con el derecho civil.....	19
2.5. Con el derecho internacional.....	19
2.6. Con el derecho penal.....	20
2.7. Con el derecho tributario.....	24

CAPÍTULO III

3. Los medios de transporte y sus formalidades.....	29
3.1. El contrato de transporte.....	30
3.1.1. Naturaleza jurídica.....	31
3.1.2. Características.....	32
3.1.3. Elementos.....	33

3.1.4. Términos internacionales de comercio.....	34
3.2. Los medios de transporte.....	37
3.2.1. Aéreo.....	37
3.2.2. Marítimo.....	39
3.2.3. Terrestre.....	41
3.3. Documentos de soporte que utilizan los medios de transportes.....	43
3.3.1. Conocimiento de embarque.....	44
3.3.2. La carta de porte.....	45

CAPÍTULO IV

4. Arbitrariedades de la Superintendencia de Administración Tributaria de Guatemala en la designación de un código aduanero vencido.	47
4.1. Definición de aduana.....	47
4.2. Aduanas existentes en Guatemala.....	49
4.3. Intendencia de aduanas.....	52
4.4. Función pública aduanera.....	57
4.5. Observancia y aplicación del procedimiento para administración de auxiliares de la función pública aduanera identificado como PR-IA-DNO-02, norma 42.....	58
4.6. Sujetos que intervienen.....	60
4.7. Causas por las cuales se debe regular.....	61
4.8. Ventajas y beneficios que se obtendrán de la aplicación y observancia.....	63
CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	65
BIBLIOGRAFÍA.....	67

INTRODUCCIÓN

En el procedimiento para administración de auxiliares de la función pública aduanera identificado como PR-IAD/DNO-AR-02, norma 42 se regula las actividades que deben cumplir los auxiliares de la función pública aduanera; sin embargo, dentro del mismo no se encuentra establecida la investigación que realiza actualmente la intendencia de asuntos jurídicos para la inclusión de un vehículo que se encuentra en un código aduanero de transporte vencido, afectando con ello la actividad económica de los comerciantes y transportistas debido a la mora en la solicitud.

El objetivo general fue determinar la importancia y beneficio de establecer la investigación del solicitante de inclusión de medios de transporte dentro del procedimiento para la administración de auxiliares de la función pública aduanera. Se alcanzó el objeto pues, con base en lecturas de diferentes fuentes y análisis de la legislación aduanera, se constató la falta de regulación de la investigación que realiza la intendencia de asuntos jurídicos para la inclusión de un vehículo que se encuentra en un código aduanero de transporte vencido.

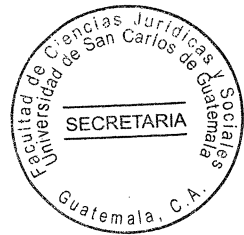
En la hipótesis se menciona que en el sistema jurídico guatemalteco se encuentra regulado el procedimiento para administración de auxiliares de la función pública aduanera, sin embargo, la investigación que realiza la Superintendencia de Administración Tributaria – SAT- en contra del titular del código aduanero de medios de transporte, para la inclusión de un vehículo que se encuentra en un código aduanero de transporte vencido no está legalmente establecido, misma que se comprobó a través de lecturas de diversas fuentes bibliográfica y análisis de la legislación aduanera. Este trabajo tiene como fin que se regule la investigación que realiza la intendencia de asuntos jurídicos dentro del procedimiento para inclusión de un vehículo que se encuentra en un código de transporte vencido a un código vigente.

Esta investigación consta de cuatro capítulos: en el primer capítulo, se hace referencia al derecho aduanero, sus antecedentes, definición, principios y fuentes; en el segundo capítulo, se estudia la relación del derecho aduanero con otras disciplinas jurídicas; el tercer capítulo, se enfoca principalmente al contrato de transporte, los términos internacionales de comercio, los medios de transporte terrestre, aéreo y marítimo, así como los documentos utilizados en

cada uno de ellos; y en el cuarto, se analiza el tema central que es establecer la investigación que arbitrariamente realiza la intendencia de aduanas en un código aduanero vencido dentro del procedimiento para administración de auxiliares de la función pública aduanera.

Los métodos utilizados en la presente investigación fueron: el inductivo-deductivo, que se aplicó mediante la comparación entre lo que establecen el Código Aduanero Uniforme Centroamericano, la Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria y la Constitución Política de la República de Guatemala, estudiando la arbitrariedad que comete la intendencia de asuntos jurídicos; el método analítico-sintético, permitió estudiar las consecuencias que conlleva la falta de un procedimiento administrativo para la función de la intendencia de asuntos jurídicos, ocasionando demora en la solicitud.

Es indispensable que el Directorio de la Superintendencia de Administración Tributaria, emita un acuerdo por medio del cual establezca la investigación que lleva a cabo la intendencia de asuntos jurídicos a solicitud de la intendencia de aduanas, para verificar algún procedimiento administrativo o judicial, para luego dar trámite a las solicitudes que presenten los interesados en incluir un vehículo que se encuentre en código aduanero de transporte vencido.



CAPÍTULO I

1. Derecho aduanero

En el presente capítulo se estudia el derecho aduanero, sus antecedentes, su definición, su naturaleza jurídica, para ubicarlo en la sistemática jurídica los principios que lo rigen, sus características y las fuentes formales.

1.1. Antecedentes

“En la antigüedad no existían los impuestos aduaneros menos aún el arancel aduanero. Las caravanas de comerciantes para pasar de un territorio a otro entregaban un pago en especies. Los griegos fueron los que implantaron las primeras aduanas que estaban destinadas a cobrar en especie. El hecho de que se cobre en especie es porque no existió el dinero. El medio de cambio con dinero expresado en monedas aparece en Roma y al momento de instaurarse la moneda aparecen los impuestos. Los árabes disponían de un sistema de aduanas progresivo denominado: almojarifazgos y que fue adoptado por los reinos españoles que consistían en el pago de regalías al señor feudal.

En la edad media en los reinos de Castilla y de León se perfeccionaron los derechos aduaneros. Se cobraban en los puertos secos que recaudaban en aduanas terrestres y en los puertos mojados que recaudaban en aduanas marítimas y portuarias. Los Señores feudales crearon tributos a sus vasallos a los que les cedían una porción de terreno para su cultivo agrícola o pastoreo a cambio de un pago de tributo llamado tasa.

En Francia, bajo el reinado de Luis XIV se dicta la ordenanza de febrero de 1687 hoy considerada como el primer código aduanero de esa nación. En los catorce títulos que integran esa Ordenanza aparece la diferencia entre los conceptos de territorio político y territorio aduanero y se le atribuye un significado jurídico preciso a los conceptos de importación y exportación. Establece también la existencia de áreas francas. Luego de la Revolución Francesa se crean las primeras normas tributarias que se cobran en aduanas. En 1887 Francia e Italia se sumergieron en una guerra aduanera gravando con enormes sobretasas de importación las mercancías. Más tarde siguieron esta política Suiza y Francia. Alemania por su parte, hizo guerra de aduanas con Rusia en 1893 y a España en 1896”.¹

Se puede apreciar la importancia que ha tenido el derecho aduanero desde la antigüedad, a pesar que no existía la moneda, ya debían los comerciantes declarar las mercancías que ingresaban de un territorio a otro, esto es lo que se conoce hoy en día como importación y exportación. A parte de dicha declaración, era importante el pago ya fuera con cualquier cantidad de objetos o cuando apareció la moneda, con esta.

De esta manera se obtenía ingresos para favorecer al fisco y esto es lo que sucede en la actualidad. En síntesis, el funcionamiento de las aduanas ha sido similar desde sus orígenes, aunque para regular todo el qué hacer se necesita de una disciplina jurídica que establezca derechos, obligaciones, responsabilidades para quienes intervienen en dicha actividad, así como también la imposición de sanciones para quienes incumplen las disposiciones legales, pues se pretende que cada día crezca más dicha actividad que genere importantes ingresos tanto para el Estado como para los particulares, es así como surge el derecho aduanero.

¹ Arriata Rosario. **Apuntes jurídicos**. <https://jorgemachicado.blogspot.com/2012/10/oda.html> (Consultado: 15 de agosto de 2015).

1.2. Definición

Para el autor Carvajal Contreras Máximo, el derecho aduanero "es el conjunto de normas de orden público relativas a la organización y funcionamiento del servicio aduanero y a las obligaciones y derechos derivados del tráfico de mercancías a través de las fronteras, aguas territoriales y espacio aéreo de la República".²

Pedro Fernández Lalane define el derecho aduanero como: "conjunto de normas legales y reglamentarias que determinan el régimen fiscal al que deben someterse los importadores, exportadores, agentes marítimos, despachantes de aduanas, y en general, quienes realicen operaciones con mercaderías a través de las fronteras del Estado, por las vías marítimas, terrestres, aéreas o postales".³

Parece más completa la definición del segundo autor citado ya que contiene todos los elementos que estudia el derecho aduanero como los sujetos que son los exportadores, transportistas y los funcionarios públicos de cualquier categoría que laboran en las aduanas. Así como el elemento material que es el territorio aduanero.

A criterio propio, el derecho aduanero es la disciplina jurídica consistente en un conjunto de doctrinas, teorías, principios, instituciones y normas jurídicas que estudian las formas de llevar a cabo las importaciones, importaciones y tránsito de mercancías, así como las formas de pago de tributos de las mismas, además de imponer sanciones administrativas a los particulares que incurran en infracciones hacia las leyes del ramo aduanero.

² **Derecho aduanero.** Pág. 40.

³ **Derecho aduanero.** Pág. 73.

1.3. Naturaleza jurídica

El autor Fernando Muñoz García, expone que "el derecho aduanero además de ser derecho público interno tiene siempre una finalidad internacional; contiene un elemento de extranjería, ya sea la mercancía, la persona, el país de origen, el de tránsito, el de destino; por lo que es público por lo interno y por lo internacional. El derecho aduanero es derecho público por su origen, por su estructura y por su finalidad."⁴

Generalmente se piensa que el derecho aduanero pertenece al derecho administrativo por la existencia de un tribunal aduanero y otros órganos de la administración pública; o también al derecho tributario, por el hecho que existe un ente recaudador de los tributos como lo es la Superintendencia de Administración Tributaria, o al derecho tributario. A criterio personal, el derecho aduanero es una rama del derecho público, porque es sujeto esencial y dominante de la relación jurídica es el Estado, a través de la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT–; sus disposiciones son de orden público y no pueden ser modificadas por los particulares, con su cumplimiento está comprometido el interés general por los fines y actividades de este derecho. Se puede decir también que es una disciplina jurídica autónoma por el hecho que posee sus propios principios y su propio objeto de estudio, aunque en Guatemala es muy escaso su estudio.

La naturaleza de sus normas es de integración y subordinación jurídica existiendo una legislación especial que regula lo relacionado con este derecho. Entre la legislación que rige el ramo aduanero se encuentra: la Constitución Política de la República de Guatemala, el

⁴ Los sujetos en el derecho aduanero. Pág. 117.

Código Aduanero Uniforme Centroamericano –CAUCA-, la Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria, la Ley de Zonas Francas y el Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano –RECAUCA-.

1.4. Importancia

Giovanni Alberto Domínguez Cuesta menciona que: “La diversa naturaleza de mercancías que entran y salen, la cantidad de estas, las formas de clasificarlas y transportarles han hecho más complejo el trabajo de los profesionales de las aduanas, por tal motivo la importancia se circunscribe a seis actividades básicas: a) entrada y salida del territorio nacional; b) maniobra de carga y descarga; c) deposito obligatorio; d) desaduanamiento; e) control y vigilancia; y f) acreditamiento”.⁵

Haciendo una interpretación de lo afirmado por el autor, se puede establecer que todos los elementos descritos denotan la importancia del derecho aduanero. En lo que respecta al primero, es decir la entrada y salida, porque existe libertad que las personas ingresen mercancías al territorio nacional o que las transporten hacia el exterior, ya que el comercio ha borrado las fronteras y esto permite competir en el mercado internacional.

En lo referente a las maniobras de carga y descarga, es una actividad indispensable para el personal que labora en las aduanas, ya que las mercancías deben situarse en el medio de transporte que las trasladará a su destino.

⁵ **Generalidades del derecho aduanero.** Pág. 17.

En cuanto al depósito obligatorio, es aquí donde se establecen los almacenes generales de depósito, ya que en ocasiones no pueden trasladarse de un lugar a otro las mercancías, entonces se necesita la guarda y custodia y de aquí se pueden deducir responsabilidades en caso de extravío, deterioro, pérdida o robo de las mismas.

En lo relativo al desaduanamiento, afirma la doctrina que: “consiste en la entrega de mercancías en depósito ante la aduana, hecha por la autoridad aduanera, con lo que el interesado puede retirarlas del recinto fiscal y se levantan las limitaciones de dominio que sobre ellas impuso la ley, sin las limitaciones que las que imponga el régimen al que se haya destinado”.⁶ Sin duda alguna esta acción beneficia al particular porque ya posee libertad para el uso, goce, disfrute de las mercancías o inclusive, puede realizar cualquier transacción con ellas. Lo importante es que no existen límites.

En lo que se refiere al control y vigilancia, tal actividad se lleva a cabo en las aduanas para evitar el ocultamiento de las mercancías o la declaración indebida de los tributos que se tienen que pagar por la entrada de las mismas, es por ello que los puestos deben estar vigilados para evitarle pérdidas económicas al Estado y evitar el enriquecimiento indebido.

Y en cuanto al acreditamiento, va de la mano con la vigilancia y control en los puestos de aduanas, ya que el origen de las mercancías deben acreditarse su procedencia, así como los recursos económicos con los que se adquirieron, ello se puede lograr mediante la factura cambiaria en caso de una compraventa y de esta manera evitar el contrabando, la defraudación aduanera y el lavado de dinero.

⁶ *Ibid.* Pág. 18.

1.5. Principios

Hay autores que afirman que: “Conceptuar principio siempre ha presentado un grado de dificultad considerable. Parte del problema ha sido que principio siempre ha estado involucrado con muchas entidades... De igual forma en el mundo jurídico también ha presentado esta singular característica...”⁷

La opinión de este último autor también tiene sentido, porque definir el concepto principio dependerá del ámbito que se quiera desarrollar. El derecho aduanero contiene principios específicos que sirven para comprender sus alcances y disposiciones y entender cómo se lleva a cabo la importación, tránsito y exportación de mercancías. En virtud de lo anterior, se pueden definir los principios como aquellos lineamientos doctrinarios que sirven de guía para la creación, aplicación e interpretación de normas jurídicas, en este caso del proceso civil. A continuación se describen los principios que rigen el derecho aduanero.

- a) “Principio de calidad total del servicio aduanero, porque los servicios aduaneros tienden a alcanzar niveles de calidad sobre aseguramiento de calidad con énfasis en los procesos y a aplicar estándares internacionales elaborados por organismos internacionales vinculados al comercio exterior.
- b) Principio de facilitación de comercio exterior, por el cual la legislación aduanera tiende a eliminar barreras arancelarias, restricciones y prohibiciones al comercio exterior. Hoy en día a la tradicional función recaudadora de las aduanas, se ha añadido una de mayor

⁷ Islas Montes, Roberto. **Principios jurídicos**. Pág. 398.

envergadura; primordial para mejorar el intercambio internacional de mercancías y la de
facilitación de comercio internacional.

- c) Principio de presunción de veracidad, deber legal de suponer por adelantado y con carácter provisorio, que administrados actúan con verdad en sus actuaciones en el procedimiento en que intervengan.
- d) Principio de privilegio de controles posteriores, consiste en facilitar los controles y formas para recaudar. La Administración Aduanera debe tener facultades hasta donde abarcan, ese es el verdadero poder que tiene el Estado para regular por medio de una norma tanto a quien le confiere la facultad para regular y ejercer su autoridad y los sujetos que estarán bajo su control.
- e) Principio de fiscalización pretende lograr el cumplimiento voluntario de las normas aduaneras. Esta facultad es ejercida por la autoridad aduanera a través de la potestad del cual goza, entendiéndose por aquella el conjunto de facultades y atribuciones para controlar el ingreso, permanencia, traslado y salida de personas, mercancías y medios de transporte hacia y desde el territorio aduanero, así como para aplicar y hacer cumplir las disposiciones legales y reglamentarias que regulan el ordenamiento jurídico y aduanero.
- f) Principio de responsabilidad, porque los operadores de comercio exterior que intervienen en el proceso en los procedimientos aduaneros son responsables administrativa, tributaria, civil y penalmente del cumplimiento de sus obligaciones; es decir responden ante la aplicación de sanciones pago de tributos, resarcimiento por daños y perjuicios

con pena privativa de libertad en caso de la comisión de delito aduanero. Rige tanto para los funcionarios mismos como para los que exportan; si alguno de los dos o ambos cometen o violan normas preestablecidas serán reprimidos o sancionados desde la simple amonestación hasta la destitución del cargo en los funcionarios y los que exportan con una multa hasta pena privativa de la libertad de ser el caso.”⁸

Los principios anteriores son de suma importancia para la actividad aduanera, ya que las funciones que realizan las aduanas deben cumplir con los estándares internacionales para que la entrada y salida de mercancías se lleve a cabo con los controles estrictos y evitar el abuso de autoridad, el enriquecimiento indebido, la defraudación y el contrabando aduaneros.

Las aduanas deben brindar un servicio de mayor calidad, por el cual los trámites y operaciones deben realizarse con mayor agilidad y eficacia, resolver los problemas que surgen de la aplicación de normas y procedimientos, velando por el interés fiscal y en general, coadyuvar desde su área de competencia al crecimiento orgánico de la economía y el desarrollo de sus respectivos países.

Esto quiere decir, que las aduanas deben brindar la calidad en el servicio y para ello deben estar supervisadas por la Intendencia de Aduanas de la Superintendencia de Administración Tributaria, bajo pena de deducir responsabilidades en caso de incumplir las normas establecidas en la Constitución Política de la República de Guatemala.

⁸ Puma Ríos, Miller. file:///C:/Users/USUARIO/Documents /Principiosgeneralesdelderechoaduaneros.html. (Consultado: 15 de agosto de 2017).

1.6. Fuentes formales

El profesor René Arturo Villegas Lara afirma que: “La misma naturaleza normativa de la ciencia jurídica permite el criterio que postula la existencia de una sola fuente que es la legislación o la ley, según la idea que se tenga de estos dos términos”.⁹

La doctrina ha unificado criterios en cuanto a las fuentes de cualquier disciplina jurídica que generalmente es la ley. Para mejor comprensión se agrupan en formales y materiales. Sin embargo se analizan a continuación las fuentes formales que son: la Constitución Política de la República de Guatemala, los tratados internacionales en materia aduanera, las leyes ordinarias y las leyes reglamentarias.

La primera de las fuentes formales es la Constitución Política de la República de Guatemala. Esta norma debe ser por excelencia el asidero de toda disciplina jurídica y de las demás normas jurídicas, todo el qué hacer de los funcionarios públicos aduaneros debe ser en base a la norma fundamental.

Lo primero que hay que tener en cuenta es que la Constitución Política de la República de Guatemala contiene uno de los principios fundamentales para el servicio aduanero y es el principio de legalidad. El principio de legalidad significa que los tributos se deben establecer por medio de leyes, tanto desde el punto de vista material como formal, es decir, por medio de disposiciones de carácter general, abstractas, impersonales y emanadas por el Organismo Legislativo.

⁹ Temas de introducción al estudio del derecho y de teoría general del derecho. Pág. 90.

Este principio está regulado en el Artículo 239 de la Constitución Política de la República de Guatemala el cual norma que: “Corresponde al Congreso de la República, decretar impuestos ordinarios y extraordinarios, arbitrios y contribuciones especiales, conforme a las necesidades del Estado y de acuerdo a la equidad y justicia tributaria, así como determinar las bases de recaudación...”.

Este principio se basa en que sólo la ley puede especificar los elementos estructurales básicos de los tributos en Guatemala, especialmente el hecho imponible que debe ser típico y por tal motivo, son nulas de pleno derecho, las disposiciones jerárquicamente inferiores a la ley que contradiga o tergiversen las normas legales reguladoras de la base de recaudación del tributo en las aduanas.

También es importante hacer mención a lo establecido en el Artículo 171, inciso c) de la Constitución Política de la República de Guatemala: “Otras atribuciones del Congreso. Corresponde al Congreso de la República... c) Decretar impuestos ordinarios y extraordinarios conforme a las necesidades del Estado y determinar las bases de su recaudación...”.

La norma transcrita da a entender que la implementación de los tributos en materia aduanera sólo pueden quedar satisfecho en tanto la ley formal-material contenga todos los elementos esenciales para crear de manera cierta la obligación, es decir, el hecho imponible, los sujetos obligados al pago, el método o sistema para determinar la base imponible, en sus lineamientos esenciales, los casos de exenciones, los supuestos de infracciones, las sanciones correspondientes, el órgano administrativo con competencia para recibir el pago y el tiempo por el que se paga el tributo.

Los tratados internacionales constituyen el segundo escalón de las fuentes formales del derecho aduanero y son: el Código Aduanero Uniforme Centroamericano –CAUCA-; el cual tiene por objeto: “Establecer la legislación aduanera básica de los Estados Parte, conforme los requerimientos del Mercado Común Centroamericano y de los instrumentos regionales de la integración”.

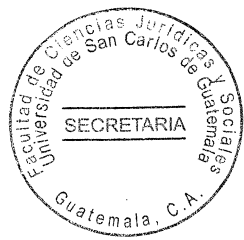
También está el Convenio sobre el Régimen arancelario y Aduanero Centroamericano, cuyo objeto es: “Establecer un nuevo régimen arancelario y aduanero que responderá a las necesidades de la reactivación y reestructuración del proceso de integración económica centroamericana, así como a las de su desarrollo económico y social”.

Estos tratados internacionales son de gran utilidad ya que en Guatemala la legislación interna es muy escueta, razón por la cual se pueden aplicar las disposiciones de instrumentos internacionales en una área tan importante como lo es la aduanera.

Las leyes ordinarias constituyen el tercer escalón de las fuentes formales y al derecho aduanero les son aplicables las siguientes leyes: a) la Ley contra la Defraudación y el Contrabando Aduaneros, Decreto Número 58-90 del Congreso de la República de Guatemala; b) la Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria, Decreto Número 1-98 del Congreso de la República de Guatemala; c) la Ley Nacional de Aduanas, Decreto Número 14-2013 del Congreso de la República de Guatemala; d) Disposiciones Legales para el Fortalecimiento de la Administración Tributaria, Decreto Número 20-2006; y e) la Ley de Zonas Francas, Decreto Número 65-89 del Congreso de la República de Guatemala.

Las normas reglamentarias constituyen el cuarto escalón de las fuentes formales del derecho aduanero y se refieren a los reglamentos de las leyes ordinarias, ya que contienen disposiciones más amplias que aquellos y desarrollan otros aspectos no incluidos. Entre estas se encuentran: a) el Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano – RECAUCA-; b) el Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre, Formulario de Declaración e Instructivo, contenido en Acuerdo Número 192-2001 del Viceministro de Inversión y Competencia de Costa Rica; c) el Reglamento para el Funcionamiento de Almacenes Fiscales, Acuerdo Gubernativo Número 447-2001; y d) el Reglamento de la Ley de Zonas Francas, Acuerdo Gubernativo Número 242-90.

Y las normas individualizadas constituyen el último escalón de las fuentes formales, entre las que se encuentran: a) el Instructivo para el Llenado de la Declaración de Mercancías para el Tránsito Aduanero Internacional Terrestre; y el Acuerdo Relativo a la Aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994.



CAPÍTULO II

2. derecho aduanero y su relación con otras ciencias

El presente capítulo se enfoca principalmente en la relación del derecho aduanero con otras disciplinas jurídicas como el derecho constitucional, el derecho administrativo, el derecho mercantil, el derecho penal, el derecho tributario y el derecho internacional.

2.1. Con el derecho constitucional

La relación entre el derecho aduanero y el derecho constitucional estriba en que este último marca los parámetros en que debe llevarse a cabo la actividad en el ramo aduanero, ya que las normas constitucionales, por el principio de supremacía constitucional y de jerarquía normativa, constituyen normas de grado superior que subordinan a los tratados y convenios internacionales en materia aduanera y a las leyes ordinarias que otorgan la facultad de controlar el tráfico internacional de mercancías y les fija sus limitaciones para que las personas se sometan a sus lineamientos.

Dentro de la Constitución Política de la República de Guatemala no existe taxativamente ninguna normativa que regule la materia aduanera, sino que deben integrarse por analogía algunas normas como las siguientes: la libertad de comercio regulada en el Artículo 43; el Artículo 118, literal l) que establece: "...Promover el desarrollo ordenado y eficiente del comercio interior y exterior del país, fomentando mercados para los productos nacionales..." ; y literal n) que norma: "...Crear las condiciones adecuadas para promover la inversión de capitales nacionales y extranjeros".

2.2. Con el derecho administrativo

El derecho aduanero recurre al derecho administrativo para establecer las atribuciones del tribunal aduanero y los derechos y obligaciones de cada uno de sus integrantes, también para el establecimiento de procedimientos a llevar a cabo en la entrada y salida de mercaderías, ya que deben seguirse algunos pasos para ello; y por el derecho de defensa contra la administración aduanera de interponer los recursos legales en caso no se esté de acuerdo con la resolución de este.

Al respecto, existen dos medios de impugnación que son: reposición y apelación, establecidos en el Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano. El de reposición procede, según el Artículo 623 del cuerpo legal citado: “Contra las resoluciones o actos finales dictados por la Autoridad Aduanera, que determinen tributos o sanciones, podrá interponerse, por parte del consignatario o la persona destinataria del acto, ante la autoridad superior del servicio aduanero”.

Y el recurso de apelación, al tenor del Artículo 624 procede: “Contra las resoluciones o actos finales que emita la autoridad superior del Servicio Aduanero, por los que se determinen tributos, sanciones o que causen agravio al destinatario de la resolución o acto, en relación con los regímenes, trámites, operaciones y procedimientos regulados en el Código y este Reglamento, o que denieguen total o parcialmente el recurso de revisión...”. Como se puede apreciar, estos son los únicos medios de impugnación que se pueden interponer y estos procedimientos son objeto de estudio del derecho administrativo, pero que se aplican a la actividad aduanera, por eso no pueden estar separadas estas dos disciplinas jurídicas.

2.3. Con el derecho mercantil

Horacio Félix Alais es del criterio que el derecho mercantil: “Constituye un aporte al derecho aduanero, atento a que ciertas particularidades de algunas ramas del comercio internacional aportan soluciones a diversos inconvenientes que se suelen presentar”.¹⁰

Sin lugar a dudas, la internacionalización del comercio por diversas vías ha ocasionado conflictos entre las partes contratantes o entre los particulares y las autoridades aduaneras, es por esta razón que es indispensable la solución de la controversia para que el comercio siga su rumbo y evitar pérdidas económicas para los particular como para el Estado.

El derecho aduanero tiene una trayectoria bastante amplia ya que a través de él se protege el mercado interior y la competencia de productos extranjeros. La relación entre derecho aduanero y derecho mercantil estriba en que este último regula los actos objeto de comercio. René Arturo Villegas Lara define los actos de comercio como: “las relaciones jurídicas tipificadas por el Código de Comercio como mercantiles, cualquiera que fuera el sujeto que resultara dentro de las misma”.¹¹

No existe una enumeración de cuáles son los actos objeto de comercio, ya que va depender de la actividad a que el comerciante se dedique, lo importante es tomar en cuenta que dentro de los mismos se incluyen las mercancías, las cuales se definen en el Artículo 3 del Código

¹⁰ Los principios del derecho aduanero Teoría general y aplicación a la problemática de la infracción de declaración inexacta. Pág. 210.

¹¹ Derecho mercantil guatemalteco. Pág. 17.

Aduanero Uniforme Centroamericano, de la siguiente manera: "Bienes corpóreos e incorpóreos susceptibles de intercambio comercial".

Significa que las mercancías en el ámbito aduanero tienen como característica especial constituir prenda aduanera, ya que con ella se responde directa y preferentemente ante el fisco, por los derechos arancelarios, impuestos, multas y demás cargos que causen y que no se pagaron total o parcialmente por el sujeto pasivo como resultado de sus actuaciones dolosas, culposas o de mala fe.

Jorge Fidel Hernández Andrade, afirma que: "En la rama de la economía, existe una distinción entre bien, producto y mercancía, son aquellos productos que se destinan para el cambio."¹²

Es importante la afirmación del referido autor porque al momento de ingresar al país un bien, aunque el mismo constituya la materia prima para un producto, que luego se convertirá en una mercancía, el hecho que de que ese bien haya sido objeto de una compraventa internacional, es considerada como una mercancía, es por ello que en este ámbito la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT–, clasifica a las mercancías por su origen, por el pago de impuestos y por su régimen aduanero.

Esta compraventa internacional da origen a la emisión de una factura cambiaria y esta es un título de crédito que ampara la compraventa de mercaderías y este documento sirve en la

¹² Apuntes para el curso de introducción a la economía. Pág. 66.

aduana para declarar la procedencia de la mismas, aquí se da otra relación entre el derecho mercantil y el derecho aduanero ya que existe también un contrato de índole mercantil.

2.4. Con el derecho civil

El derecho civil es una de las disciplinas más antiguas y como tal contiene diversas instituciones que sirven al derecho aduanero sobre todo en cuestiones relacionadas con el nacimiento, modificación o extinción de las obligaciones de las autoridades aduaneras; lo relacionado con los contratos que se pueden suscribir entre las partes que generalmente es el transporte y aunque este se rija por las disposiciones del derecho mercantil, el derecho civil contiene la teoría general del negocio jurídico que es la base para cualquier negociación, así como los principios esenciales del mismo.

2.5. Con el derecho internacional

El derecho aduanero y el derecho mercantil se relacionan según afirma Edmundo Vásquez Martínez: "Por los tratados bilaterales y multilaterales que se ocupan de cuestiones de carácter mercantiles y los esquemas de integración o unión económica entre diversos Estados que tienen como materia las relaciones comerciales".¹³

La relación que enuncia el referido autor es entre el derecho mercantil y el derecho internacional, pero perfectamente se puede aplicar al derecho aduanero porque el tráfico de mercancías tiende a borrar las fronteras para que el comercio crezca en cada país y esto

¹³ Instituciones de derecho mercantil. Pág. 25.

trae como consecuencia que las mercaderías tengan que pasar por las aduanas, en la cuales se deben llenar ciertos requisitos para el ingreso o salida de las mismas.

Uno de los mejores avances en materia aduanera es la entrada en vigencia del Código Aduanero Uniforme Centroamericano –CAUCA- el cual tiene por objeto normar las condiciones de ingreso, tránsito y salida de mercancías, así como los derechos y obligaciones de las autoridades aduanera.

Dicho tratado internacional se emitió porque Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica son los países que conforman el Mercado Común Centroamericano –MCCA- cuyo objetivo principal es unificar las economías, impulsar en forma conjunta el desarrollo de Centroamérica y mejorar las condiciones de vida de sus habitantes. Todo esto es materia del derecho internacional público y privado.

2.6. Con el derecho penal

La relación entre el derecho penal y el derecho aduanero estriba en los delitos que se cometen durante la importación, exportación y tránsito de mercaderías los cuales pueden ser defraudación aduanera y contrabando aduanero.

La defraudación aduanera se encuentra regulada en el Artículo 1 de la Ley contra la Defraudación y el Contrabando Aduanero, el cual preceptúa: “es toda acción y omisión por medio de la cual se evade dolosamente, en forma total o parcial, el pago de los tributos aplicables al régimen aduanero. También constituye defraudación la violación de las normas y aplicación indebida de las prohibiciones o restricciones previstas en la legislación

aduanera, con el propósito de procurar la obtención de una ventaja infringiendo esa legislación”.

De lo anteriormente expuesto se pueden extraer los elementos del tipo penal. Los elementos materiales consisten en evadir el pago de tributos cualquiera que sea la forma; y desobediencia de la legislación propiamente dicha, ya que el objetivo siempre va ser obtener algún lucro y evitar el pago de tributos a la administración tributaria. Este delito lo puede cometer cualquier persona que ingrese mercaderías sea individual o jurídica por lo que es eminentemente doloso.

También está el contrabando aduanero, regulado en el Artículo 3 de la Ley contra la Defraudación y Contrabando Aduanero el cual establece: “constituye contrabando en el ramo aduanero, la introducción o extracción clandestina al y del país de mercancías de cualquier clase, origen o procedencia, evadiendo la intervención de las autoridades aduaneras, aunque no causa perjuicio fiscal. También constituye contrabando la introducción o extracción del territorio aduanero nacional de mercancías cuya importación o exportación está legalmente prohibida o limitada”.

Los elementos que configuran este tipo penal son los siguientes: el elemento interno consiste en la intencionalidad de causar daño a la administración tributaria; el elemento material se configura por la introducción clandestina de mercancías lícitas, nótese que no se refiere a mercaderías porque tal calidad se adquiere cuando ya se han pagado los tributos y aquí aún no se ha configurado tal cuestión. Y la introducción de mercancías ilícitas o limitadas como, ya que este aspecto es el que configura el tipo penal.

El presupuesto de no causar perjuicio fiscal quiere decir que no se tenga que pagar tributos lo cual denota que el interés del legislador fue no sólo la protección en lo económico, sino el respeto a las autoridades del Estado y específicamente a la autoridad aduanera en las fronteras, por su función de vigilancia de los productos que ingresan o salen del Guatemala.

En este tipo de delitos debe analizarse el bien jurídico tutelado, al respecto, Francisco de Mata Vela define el bien jurídico tutelado como: “el interés que el Estado pretende proteger a través de los distintos tipos penales que es lesionado o puesto en peligro de la acción del sujeto activo”.¹⁴

En los delitos aduaneros no sólo existe el bien jurídico protegido del orden económico, sino el de funcionabilidad patrimonial de la administración pública. Cuando interviene en el ilícito un funcionario público o una persona que ejerce las potestades estatales se entiende que se afecta también al interés o bien jurídico tutelado de la fe pública depositada en dicha persona.

Así mismo, los delitos aduaneros no sólo se contraen a afectar aspectos patrimoniales de la administración pública; sino que también abarca a su deber de control del comercio intencional, puesto que existen ilícitos aduaneros que no afectan a la capacidad recaudadora del Estado.

En el caso de los particulares, los delitos aduaneros lesionan a la industria y comercio nacionales y su afectación produce la pérdida de empleos, la generación de una economía

¹⁴ **Derecho penal guatemalteco.** Pág. 226.

subterránea, daños a la propiedad intelectual, la venta de mercancías sin garantía para el consumidor final, y en general causa un grave daño a la economía nacional. En vista de estas consideraciones el orden económico y su protección penal abarcan un espectro extensivo que incluye la administración pública y a la colectividad en general.

La consecuencia jurídica es la privación de libertad de siete a 10 años y las penas accesorias como inhabilitación absoluta para los funcionarios y empleados públicos responsables y el decomiso de las mercancías objeto del delito.

Como se puede apreciar hay un elemento indispensable para no incurrir en los delitos de defraudación y contrabando aduanero, y es la declaración de las mercancías en las aduanas, esto es lo que se denomina la declaración aduanera, la cual define Jaime Caraveo como: “Las declaraciones, avisos o formatos autorizados ante las aduanas en donde los importadores o exportadores se auto-manifiestan con respecto del régimen aduanero, la determinación o en su caso del pago de las contribuciones, la clasificación arancelaria y descripción de las mercancías, así como el cumplimiento de regulaciones y restricciones no arancelarias y otros datos exigidos, formalizándose ésta una vez que se registra la operación del sistema en la entrada al recinto de la aduana con el fin de desaduanar las mercancías”.¹⁵

La declaración aduanera debe hacerla cualquier persona nacional o extranjera, pública o privada, individual o jurídica que transporte del o hacia el exterior de Guatemala cualquier tipo de mercaderías pues lo que se pretende es evitar la evasión de tributos y la comisión de ilícitos, ya que a parte de la defraudación y el contrabando aduanero, pueden incurrir las

¹⁵ Comercio exterior y aduanas. Pág. 71.

personas en otros delitos como lavado de dinero y otros activos y falsedad material e ideológica.

2.7. Con el derecho tributario

El derecho tributario y el derecho aduanero son las disciplinas jurídicas que más se interrelacionan debido a que el derecho tributario regula lo concerniente a los tributos, la relación jurídico tributaria, el poder tributario y el establecimiento de sanciones de esta índole. Es tan importante la relación entre ambas disciplinas jurídicas que incluso se ha implementado una nueva disciplina jurídica denominada derecho tributario aduanero, la cual hace referencia exclusivamente a cuestiones tributarias en las aduanas.

Héctor Villegas define el tributo como: “La prestación en dinero que el Estado exige en ejercicio de su poder imperio en virtud de una ley y para cubrir los gastos que demanda el cumplimiento de sus fines.”¹⁶

Por su parte, Miguel Ángel Collado afirma que tributo es: “Una prestación pecuniaria establecida coactivamente por el Estado u otro ente público, con poder o potestad para ello, con la finalidad de cubrir los gastos públicos.”¹⁷

No se puede dejar de mencionar la definición legal regulada en el Artículo 9 del Código Tributario: “Son prestaciones en dinero que el Estado exige en ejercicio de su poder tributario, con el objeto de obtener recursos para el cumplimiento de sus fines”.

¹⁶ **Curso de finanzas, derecho financiero y tributario.** Pág. 67.

¹⁷ **Derecho financiero.** Pág. 8.

De las definiciones aportadas por los citados autores y de la norma citada, se pueden extraer los tres elementos fundamentales de la definición. En primer lugar, se establece que son prestaciones en dinero, esto significa que el tributo ha de adoptar la forma de recursos monetarios de modo que no constituyen ingresos públicos las prestaciones en especie de las que también pueden ser acreedores los entes públicos; esta regulación se considera acertada ya que los ingresos los persigue el Estado para agenciarse de fondos y con ello prestar mejores servicios a la población.

El segundo elemento hace referencia a una prestación coactiva en cuanto que viene impuesta por la ley prescindiendo de la voluntad del obligado, basta con que se realice el supuesto jurídico de la norma tributaria, que no es más que el denominado hecho imponible, para que surja la obligación tributaria, desde ese momento el contribuyente tiene la obligación de pagar el monto establecido para determinado acto.

El tercer elemento fundamental es la finalidad del tributo; y es la realización del supuesto de hecho, por ejemplo la compra de la financiación de los gastos públicos. Con este elemento es con el que el Estado debe velar por el bien común porque todos los ingresos se destinan a la cobertura de los gastos públicos.

Vanessa Valentina Elizondo, afirma que la relación entre ambas disciplinas estriba en que: "El derecho tributario es una disciplina que se preocupa de la relación entre los particulares y el Estado en lo referente a la aplicación de los tributos, pero sólo aquellos gravámenes que se deriven de las operaciones de comercio internacional, ya sea importación, exportación o tránsito de mercancías. La relación jurídica tributaria nace a partir de la potestad tributaria del Estado y tiene como toda relación jurídica un sujeto activo y otro pasivo, el sujeto activo

será en este caso el ente público, y el sujeto pasivo son los particulares que se encuentran bajo la jurisdicción de dicho ente.”¹⁸

Haciendo una interpretación de lo anteriormente expuesto, se puede deducir que la obligación de pagar tributos corresponde siempre a una persona individual o jurídica y la relación jurídico-fiscal es siempre entre dos sujetos, por tanto constituye una relación de carácter personal, aunque su cumplimiento se asegure a través de garantías reales o por privilegios especiales, lo importante es establecer que el pago de tributos no puede delegarse a ninguna persona.

Otra relación estriba en la obligación aduanera, la cual es definida por Vanessa Valentina Elizondo como: “Conjunto de exigencias que con fundamento en la ley, somete a las personas que cruzan las fronteras de la República sea que pasen o no mercancías, o las hagan pasar, a la potestad aduanera, las cuales determinan la conducta de las personas a hacer o no hacer algo, o a dar una prestación”.¹⁹

Lo expresado por la autora quiere decir que existe la obligación de pagar el monto de los tributos que se adeuden por actos en operaciones aduaneras, además que se crea un vínculo jurídico entre dos personas, uno denominado sujeto pasivo que corresponde al propietario, consignante o consignatario de las mercancías sometidas al tráfico internacional y el otro que se encuentra en la necesidad jurídica de pagar una suma de dinero a la Superintendencia de Administración Tributaria.

¹⁸ **Derecho tributario aduanero.** Pág. 19.

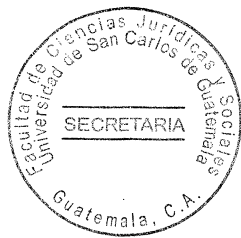
¹⁹ **Ibid.** Pág. 22.



Para finalizar el presente capítulo se puede establecer que todas las disciplinas jurídicas analizadas con anterioridad son de suma importancia, ya que el Estado debe agenciarse de fondos para trasladarlos a la población en forma de servicios, aquí interviene el derecho tributario.

Generalmente lo que se ingresa al país o se traslada hacia el exterior son bienes o productos denominadas mercancías, que una vez paguen el tributo en la aduana, se denominan mercaderías, aquí intervienen el derecho mercantil.

Todo el quehacer de las personas debe estar enmarcado dentro de la ley, de lo contrario existen los tipos penales para restablecer el orden en los puestos aduaneros, aquí interviene el derecho penal. Y todo este actuar tiene su asidero en la Constitución Política de la República de Guatemala, razón por la cual interviene el derecho constitucional.



CAPÍTULO III

3. Los medios de transporte y sus formalidades

En el presente capítulo se analizan las formalidades de los medios de transporte, por tal motivo es importante analizar el contrato de transporte, su definición, su naturaleza jurídica, sus elementos, sus características y sus modalidades tales como el aéreo, el terrestre y el marítimo; previo a ello es importante desarrollar brevemente los términos internacionales de comercio, los cuales rigen todo tipo de transporte de mercaderías.

Afirma María Cristina Grunauer que: "Hablar de historia de los medios de transporte es hablar de su sujeto principal que es el hombre. La traslación es tan antigua como el hombre, pero el transporte aparece con los movimientos o migraciones de los pueblos y evoluciona paulatinamente con el adelanto de la ciencia. El primer transporte que aparece es el realizado por tierra, porque el hombre nace y se desenvuelve allí, luego surge el transporte por agua y finalmente el transporte aéreo.

El transporte comercial en un primer momento surge como una actividad accesoria del comercio, siendo realizado por los propios comerciantes, en su afán de encontrar nuevos mercados y clientes. Luego, es el principio de especialización en el trabajo el que permite delimitar claramente la actividad del comerciante y la del acarreador o transportador. En efecto, la necesidad de dominar las rutas y su trazado, y también el manipuleo y conducción de los medios de transporte (barcos, animales, etc.) hace surgir al empresario de transporte, o sea aquel que ve en el servicio de transporte una actividad lucrativa completamente independiente del comercio de los efectos transportados. La evolución del transporte

comercial siempre estuvo, por otra parte, directamente vinculada a la de los medios de transporte. Es por ello que decimos que el transporte evoluciona con la ciencia”.²⁰

Puede concebirse el comercio sin el transporte pero no éste sin aquel. Hay entre ellos una relación íntima indispensable. Jairo Antonio Castro Casas y Mónica Patricia Osorio Martínez definen los modos de transporte como: “Los sistemas para la movilización, utilizados en el traslado de la mercancía desde el punto de origen al punto de destino. Combinan redes, vehículos y operaciones. Los medios de transporte: son los diferentes elementos físicos que se utilizan en los modos para movilizar la mercancía”.²¹

Como se puede apreciar el transporte implica, como actividad importante (primaria), lo transportado, que pueden ser objetos o personas, y lo secundario, siempre presente por integrar su concepto, el desplazamiento. El transporte involucra e implica un tránsito, pero es un tránsito efectuado siempre a través de un vehículo por una vía. En el transporte podrá o no existir un contrato o acto jurídico, pero necesariamente supone un hecho o actividad.

3.1. El contrato de transporte

René Arturo Villegas Lara, en la obra derecho mercantil guatemalteco define el contrato de transporte como: “Un contrato por el cual una persona llamada porteador, se obliga, por un precio, a conducir personas o cosas de un lugar a otro”.²²

²⁰ Manual de derecho de transporte terrestre. Pág. 16.

²¹ Modos y medios de transporte, tecnología en logística de transporte. Pág. 28.

²² Op. Cit. Pág. 130.

El Artículo 794 del Código de Comercio de Guatemala establece: “Por el contrato de transporte, el porteador se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro pasajeros o mercaderías ajenas que deberán ser entregadas al consignatario”.

El contrato de transporte es uno de los más importantes dentro del ámbito aduanero y mercantil, pues las personas necesitan trasladar mercancías de un lugar a otro y trasladarse también, el viaje puede ser largo o corto, lo importante es que se cumplan las condiciones establecidas previo a iniciar el mismo, es un contrato típico ya que aparece regulado en el Código de Comercio de Guatemala.

3.1.1. Naturaleza jurídica

Edmundo Vásquez Martínez afirma que: “Se ha equiparado con otros contratos como el mandato, el arrendamiento o como un contrato mixto. La opinión dominante se inclina a considerar al transporte como un contrato de obra, además es concebido como contrato por empresa”.²³

Tal afirmación parece imprecisa ya que el contrato de transporte no puede considerarse como equivalente a un contrato de obra, porque no se asegura el resultado, pues la única obligación del porteador es el traslado de las mercancías o de las personas al lugar convenido. Tampoco puede asemejarse a una empresa mercantil ya que no reúne los elementos para afirmar tal extremo. El contrato de transporte posee elementos propios por lo que se puede decir que es un contrato *sui generis*.

²³ Op. Cit. Pág. 587.

3.1.2. Características

Roberto Paz Álvarez menciona las características del contrato de transporte que son: consensual, pues se perfecciona por el consentimiento de las partes; bilateral porque establece provechos y gravámenes recíprocos; oneroso, porque el transportista se obliga por un precio”.²⁴

Las características que menciona el autor son las más importantes sobre todo el consensual, ya que dicho contrato se perfecciona por el simple consentimiento de las partes. Dicha característica se encuentra regulada en el Artículo 1519 del Código Civil; el hecho que el contrato en referencia sea consensual se considera acertado porque no puede esperarse hasta que la cosa o la persona sean trasladadas a su destino para perfeccionarse, además no hay entrega de cosa pues el equipaje se entrega momentáneamente al porteador para su traslado y luego se devuelve, por esto no puede considerarse un contrato real.

La bilateralidad del contrato es fundamental porque obliga tanto al porteador de trasladar de un lugar a otro a la persona y las cosas, y el pasajero debe pagar el precio del traslado, por esta misma razón es oneroso. Y por la forma en que está regulado el contrato, se dice que es un contrato.

En este contrato generalmente el porteador es quien pone las condiciones de traslado y al pasajero no le queda más que aceptarlas, por eso también puede considerarse como una especie de los contratos de adhesión, aunque no se da en algunos casos con el contrato de

²⁴ **Negocio jurídico mercantil.** Pág. 81.

transporte de pasajeros, porque ambos pueden negociar las condiciones del traslado, **sí** sucede en el transporte de mercaderías pues deben llenarse ciertas formalidades como declarar peso, cantidad de objetos y una minuciosa revisión para el traslado.

3.1.3. Elementos

Son tres elementos del contrato de transporte: los elementos personales que incluyen al porteador, transportista o empresario de transportes quien se encarga de conducir a otra persona y a su equipaje de un lugar a otro; y el pasajero o viajero quien se conduce de un lugar a otro.

Entre los elementos reales están el precio o valor del pasaje y a cambio el porteador o transportista le entrega al pasajero un boleto o billete, cabe mencionar que este elemento ha quedado en desuso en la actualidad pues en cualquier medio de transporte se hace caso omiso a la obligación de entregare el boleto o billete, razón por la cual es únicamente derecho vigente pero no positivo, sobre todo sucede en los casos de transporte terrestre; donde aún se aplica es en el transporte aéreo con los billetes de avión. Y la cosa transportada, peso solo se da en los contratos de transportes de mercaderías.

Hay algunas reglas que protegen tanto al porteador como al pasajero, como la del Artículo 801 del Código de Comercio de Guatemala, el cual norma que: "Si el porteador recibe el equipaje con valor declarado por el pasajero, los daños que se ocasionen se regulan por dicho valor, salvo que se pruebe que es superior al real y si no se declara valor, la responsabilidad del porteador se limita a una cantidad igual por kilogramo de equipaje, al importe que corresponda a un recorrido de 50 kilómetros".

Es de hacer notar entonces que cuanto a la formalidad del contrato, no existe obligación de realizarlo por escrito por la rapidez que se necesita trasladar de una persona o las cosas, razón por la cual se da únicamente en forma verbal en la actualidad.

3.1.4. Términos internacionales de comercio

Los términos internacionales de comercio son conocidos con en inglés como *international commercial terms* y sus siglas son en inglés INCOTERMS. “Son un conjunto de reglas internacionales estándar establecidas por la Cámara de Comercio Internacional que ayudan a establecer las cláusulas comerciales de los contratos de compraventa de un país a otro. La Cámara de Comercio Internacional o *International Chamber of Commerce* se ha encargado desde 1936, con revisiones en 1945, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 y 2010, de la elaboración y actualización de estos términos, de acuerdo con los cambios que va experimentando el comercio internacional. Los INCOTERMS son válidos cuando se establecen en un contrato de compra-venta, ya sea que estén mencionados en la oferta, las condiciones de venta o en la confirmación del pedido o que estén establecidos en partes por separado. Las partes a las que decidan aplicar los INCOTERMS 2010, deben especificarse en el contrato, ya que no se aplican directamente”.²⁵

Se puede hacer notar que la finalidad de los INCOTERM es proveer un grupo de reglas internacionales para la interpretación de los términos más usados en el comercio internacional, ya que éste se desarrolla de diversas maneras.

²⁵ Instituto Nacional de comercio exterior y aduanas. <http://www.comercioyaduanas.com.mx> (Consultado: 28 de septiembre de 2017).

Olga Elizabeth Vásquez Mérida y Héctor Fernando Figueroa Orellana afirman que los *INCOTERMS* sirven: “Para establecer un lenguaje estandarizado que pueda ser utilizado por los compradores y vendedores que participan en negocios internacionales. Cada una de ellos encierra el conjunto de obligaciones que asume cada parte que participa en la compraventa internacional. Se utilizar para dividir los costes de las transacciones y las responsabilidades entre el comprador y vendedor.”²⁶

Lo expresado por los autores hace referencia a los elementos que determinan los *INCOTERM* y son: a) El alcance del precio; b) En qué momento y en qué lugar se produce la transferencia de riesgos sobre la mercadería del vendedor hacia el comprador; c) Lugar de entrega de la mercadería; d) quién contrata y quién paga el transporte; e) Quién contrata y paga el seguro; f) Qué documentos tramita cada parte y su precio.

Como se puede apreciar los *INCOTERMS* son reglas exclusivamente de la compraventa mercantil lo cual da lugar a la pregunta ¿qué relación tienen con el contrato de transporte?, cuando una persona adquiere mercaderías generalmente necesita trasladarlas de un lugar a otro, es decir que el contrato de compraventa y el de transporte no pueden estar aislados, lo cual da la pauta que el transporte es un acto accesorio y complementario a la compraventa y para ello se necesita de una formalidad que se consigna por medio del contrato de transporte.

Los *INCOTERMS* tienen íntima relación con el contrato de transporte cualquiera que sea su modalidad, hay unos que son exclusivos para el transporte marítimo y otros para cualquier

²⁶ **Derecho mercantil fase privada.** Pág. 112.

tipo de transportes. Los que se aplican solamente para el transporte marítimo son: “*free on board*”, con sus siglas en inglés FOB, que significa libre a bordo; *cost and freight*, con sus siglas en inglés CFR, que significa coto y flete; y *cost insurance and freight*, con sus siglas en inglés CIF, que significa costo, seguro y flete.

Los que se aplican para cualquier tipo de transporte, también llamados multimodales son: *ex work*, con sus siglas en inglés EXW, que significa en fábrica; *free carrier*, con sus siglas en inglés FCA, que significa libre de porte; *carriage paid to*, con sus siglas en inglés CPT, que significa flete pagado hasta; *carriage and insurance paid to*, con sus siglas en inglés CIP, que significa flete y seguro hasta; *delivered at place*, con sus siglas en inglés DAP, que significa entregado en lugar; *delivered duty paid*, con sus siglas en inglés DDP, que significa entregados con aranceles pagados; *delivered at terminal*, con sus siglas en inglés DAT, que significa entregado en la terminal”.²⁷

Si bien es cierto, los *INCOTERM* son reglas que rigen la compraventa internacional, tienen íntima relación con el contrato de transporte de diversa índoles, ya que las mercancías son llevadas a las aduanas y de ahí es necesario trasladarlas a un lugar para su guarda y custodia. Esto da lugar a que se contrate un medio de transporte en el cual las responsabilidades varían según el término de comercio, en algunos casos es indispensable el seguro como en el caso del CIF, y en el CIP donde el vendedor es responsable del pago del transporte hasta el lugar convenido. Debido a que por lo regular el contrato de transporte se configura de manera verbal, los *INCOTERMS* son de gran utilidad para establecer quién debe responsabilizarse de las mercancías y hasta qué punto.

²⁷ Ibid. Pág. 113.

3.2. Los medios de transporte

Debido al auge de la globalización y de la evolución del comercio nacional como internacional, los diferentes medios de transporte son de gran utilidad hoy en día. El transporte marítimo ha sido por excelencia el prototipo de traslado de mercancías de un lugar a otro, pero el transporte aéreo y terrestre ha cobrado auge. Estos medios de transporte se explican a continuación.

3.2.1. Aéreo

“Así, desde mediados de los años 20 hasta nuestros tiempos, la evolución del transporte aéreo ha sido gigantesca. Desde 1949, año del debut del primer avión de transporte con motor a reacción, la aviación comercial ha crecido más 70 veces su tamaño, lo que representa un crecimiento infinitamente mayor que el experimentado por cualquier otra forma de transporte. De esta forma, el transporte aéreo se ha convertido a lo largo del siglo XX en una de las mayores y más importantes industrias del mundo, generando empleo y prosperidad. También ha propiciado el aumento de las posibilidades de comercio y las oportunidades de viajar y hacer turismo, puesto que el transporte aéreo ha reducido el mundo”.²⁸

Como se puede apreciar, el transporte aéreo es relativamente reciente en comparación con el marítimo, actualmente es el que genera mayores recursos económicos, la facilidad del tráfico aéreo ha sido tan trascendental y ha sido amparado por el derecho a tal punto que se

²⁸ <https://upcommons.upc.edu> (Consultado: 30 de septiembre de 2017).

ha llegado a establecer un derecho aeronáutico como rama autónoma del derecho administrativo, lo cual es acertado porque estudia de manera específica los derechos y obligaciones de este tipo de transporte y de los sujetos que intervienen en el mismo.

La Organización de Aviación Civil Internacional enumera los sujetos que intervienen en este tipo de transporte y son: "Corredor, es un agente independiente que facilita el movimiento de mercancías del comprador al vendedor. Comprador o importador, el que despacha los envíos por su propia cuenta o utiliza los servicios de un corredor o intermediario para ayudarlo en la gestión de los diversos requisitos de los organismos de reglamentación transfronteriza.

Consignador, llamado remitente, es la entidad o individuo que inicia el transporte o traslado de mercancías. El término expedidor se utiliza a menudo para describir una entidad o individuo que inicia el comercio de mercancías.

El consignador y el expedidor cumplen funciones distintas si bien estas pueden ser desempeñadas por la misma entidad o individuo. Consignatario es la parte que figura en la factura o en la lista de embalajes como receptor de las mercancías, una vez concluido su transporte.

Transitario, también llamado expedidor de carga, su principal cometido es encargarse de gestionar las expediciones aéreas de tal modo que estén listas para su transporte. Sus diligencias podrían comprender el envío agrupado de la carga".²⁹

²⁹ El transporte internacional de la carga aérea. Pág. 5.

Es de hacer notar que los sujetos a que se hace referencia poseen funciones claramente determinadas, por ejemplo en el caso de los corredores tienen que organizar el transporte aéreo y cumplir con el requisito aduanero de declaraciones de mercancías. Las funciones de intermediación se integran con frecuencia en las funciones de los importadores, quienes se encargan de los envíos, incluso de almacenar la carga de una única entidad.

Debe haber alguien que tome la iniciativa para el viaje, alguien que envíe y alguien que reciba las mercaderías y la persona que se encarga de vigilar en transporte, es por ello que todos cumplen una función primordial sin los cuales no podría desarrollarse a cabalidad el transporte aéreo. Por todo lo anterior es que las cadenas de suministro de la carga, es decir, el proceso de transportar envíos desde su lugar de origen hasta su destino, es a menudo complejas y están sometidas a una amplia gama de requisitos normativos, especialmente cuando comprenden movimientos internacionales y transporte por vía aérea.

3.2.2. Marítimo

Hoy en día el transporte marítimo continúa teniendo auge, esto se debe al aumento de la demanda de diversos bienes que se adquieren a través de internet, ello ocasiona que las mercancías que se adquieren, importan y exportan, se dé en distintos volúmenes, aunado a que también están determinados por el crecimiento económico mundial y la necesidad de servir de soporte del comercio de mercancías. En Guatemala la normativa que rige el transporte marítimo es el comercio marítimo contenido en el Decreto Gubernativo 2946, el cual contienen los derechos y obligaciones de los buques y de las personas que se dedican al comercio marítimo.

La Organización de las Naciones Unidas expresa que: “Los países en desarrollo siguieron generando el mayor porcentaje del comercio marítimo internacional. Su contribución en términos de mercancías cargadas a escala mundial se ha estimado en un 60 por ciento, mientras que su aportación a la demanda de importaciones, medida por el volumen de las mercancías descargadas, llegó al 61 por ciento. No obstante, detrás de las cifras generales se oculta el hecho de que las contribuciones individuales de los distintos países varían según las regiones y el tipo de carga, lo que refleja, entre otros factores, las diferencias entre las estructuras económicas, la composición del comercio, la urbanización y el nivel de desarrollo de los países, así como su grado de integración en las redes mundiales de comercio y en las cadenas de suministro”.³⁰

Dentro de las características del transporte marítimo que expresa el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo se encuentran: “Capacidad, los tonelajes de los buques llegaron hace muchos años a superar el medio millón de toneladas de peso muerto en los grandes petroleros; flexibilidad, esta característica viene dada por la posibilidad de emplear buques de pequeños tamaños; competencia: a pesar de las tendencias proteccionistas de algunos países, la mayor parte del tráfico internacional se realiza en régimen de libre competencia según las leyes del mercado de fletes; y versatilidad, por los diferentes tipos de buques adaptados a todo tipo de cargas”.³¹

Las características anteriores no pueden faltar en el transporte marítimo, ya que en el tráfico internacional, este tipo de transporte permite desarrollar el comercio exterior en gran escala y a un costo relativamente económico en comparación con otros transportes. Considerando

³⁰ Informe sobre el transporte marítimo. Pág. 16.

³¹ Guía de orientación al usuario de transporte acuático. Pág. 8.

que nuestro planeta está cubierto por agua en las dos terceras partes, el hombre ha buscado la manera de viajar sobre el agua. Entre todos los medios de transporte, el marítimo es el que, por su capacidad, mueve el mayor volumen de mercancías en el tráfico internacional.

El transporte marítimo presenta diversas modalidades; según el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo están: “El de línea regular es conocido en inglés como transporte *liner* y se orienta a la explotación de buques a través de líneas regulares ofreciendo un servicio de carácter permanente en un tráfico determinado que cubre rutas y frecuencias habituales con salidas y entradas a puertos que integran el itinerario y escalas a intervalos regulares y tarifas fijadas de antemano. El régimen de fletamentos o *tramp*, es el que se realiza contratando el espacio de carga de un buque, total o parcialmente, para efectuar uno o varios viajes determinados o bien para utilizarlo por un periodo de tiempo.”³²

La diferencia entre las dos modalidades estriba en que la modalidad del tráfico de fletamiento tiene por característica el ser un tráfico libre por oposición al regular o conferenciado. Es la modalidad usual para el transporte de grandes volúmenes de mercadería a granel, sea líquida o sólida, y de gran número de unidades como automóviles o plantas de fabricación completas.

3.2.3. Terrestre

Afirma María Cristina Grunauer De Falú que: “Con relación a la conducción, no siempre la persona que hace el transporte practica la conducción conjuntamente con el objeto porteado.

³² **Ibid.** Pág. 10.

En efecto, puede organizar, dirigir y realizar la conducción desde un lugar determinado. Con respecto a la traslación se destacan los siguientes elementos: a) la cosa transportada u objeto de la traslación; b) el espacio atravesado; c) la causa de la traslación; d) el hecho físico del desplazamiento. La traslación por sí sola presenta como analogía con el transporte que en ambos se da el hecho o fenómeno material del desplazamiento de un punto a otro del espacio o sea de la traslación”.³³

Haciendo una interpretación de lo antes expuesto, se puede establecer que la conducción de personas y cosas es de suma importancia en el transporte terrestres, de hecho es el segundo medio de transporte más utilizado después del marítimo o el aéreo. Es por ello que interesa el punto de las vías de comunicación utilizadas.

Por otra parte, la conducción y la traslación se toman como sinónimos, pero son cuestiones que poseen significativa importancia por el hecho que en que en la traslación no siempre hay transporte, porque puede ocurrir que nada se conduzca; en este caso es solo la persona o cosa en sí, la que se traslada.

Otra cuestión importante a tomar en cuenta es lo referente a la relación contractual, como afirma María Cristina Grunauer De Falú: “También cabe aclarar que el transporte no siempre es un contrato. El transporte en sí, es la traslación material de personas o cosas muebles desde un lugar a otro; este hecho no constituye un contrato en sí mismo. Para que se concrete es necesario que concurran los elementos clásicos de la existencia de los contratos, siendo uno de los requisitos indispensables, el acuerdo de voluntades”.³⁴

³³ Op. Cit. Pág. 10.

³⁴ Ibid. Pág. 11.

Es interesante la afirmación de la citada autora porque no es lo mismo el transporte que el contrato de transporte, ella hace énfasis en la bilateralidad sobre todo. Ya se mencionó anteriormente que el contrato de transporte puede ser verbal, el inconveniente aquí es que no queda ninguna constancia sobre el modo, lugar y forma del traslado de las mercaderías o la persona y desde este punto de vista, no hay contrato.

Pero también está el otro inconveniente que si una persona necesita trasladar mercancías de un lugar a otro o trasladarse ella misma, se perdería tiempo en buscar un notario para que redacte el contrato, estipular las condiciones del mismo, la distancia y el precio, prácticamente esto es imposible por la rapidez que se mueve el comercio tanto nacional como internacional.

El problema se resuelve con el elemento del consentimiento porque si una persona traslada sus mercaderías de un lugar a otros, lógicamente aquí no hay contrato porque no hay bilateralidad ni declaración de voluntad. El contrato va existir siempre que una persona solicite los servicios de otra para el traslado de ella o de mercaderías. Por ejemplo el servicio de taxi o de autobús, o lo que se denomina fletes.

3.3. Documentos de soporte que utilizan los medios de transportes

Hay dos documentos utilizados en el transporte: la carta de porte y el conocimiento de embarque. En el Código de Comercio de Guatemala son muy escuetas las normas que los regulan, solamente se regulan del Artículo 588 al 590 y no definen cada una de ellos, razón por la cual es necesario acudir a legislación internacional y a la doctrina para su mejor comprensión.

3.3.1. Conocimiento de embarque

Según Mauricio Paredes Contreras, el conocimiento de embarque: “Se originó aproximadamente en el siglo XVI como un recibo no negociable emitida por un armador (propietario de la nave) por la carga recibida destinada a un comerciante que no pretendía viajar con sus bienes. El recibo habría contenido declaraciones en cuanto al tipo y cantidad de bienes enviadas y la condición en que fueron recibidas. Con el paso del tiempo se incorporó en el documento los términos del contrato de transporte con el fin de resolver conflictos que surgían inevitablemente entre los comerciantes de mercancías y los transportistas. Finalmente en el siglo XVIII el conocimiento de embarque había adquirido su tercera característica, siendo negociable por endoso con el fin de cumplir con las necesidades de aquellos comerciantes que deseaban disponer de sus bienes antes que la embarcación llegara a su destino.”³⁵

El conocimiento de embarque, lo define Mauricio Paredes Contreras como: “un documento emitido por un transportista marítimo que acredita la recepción de ciertos bienes para su transporte. Asimismo, contiene los términos de un contrato de transporte y opera como un documento de título valor. Esta última característica permite al titular del conocimiento de embarque solicitar al transportista la entrega de los bienes en el puerto de destino, o mediante endosos transmitir la propiedad u otorgar una garantía sobre estos antes de su llegada al puerto de destino”.³⁶

³⁵ El conocimiento de embarque como documento de garantía en el comercio internacional. Pág. 235

³⁶ Ibid. Pág. 231.

El conocimiento de embarque también está contenido dentro de los títulos de crédito en la legislación guatemalteca. La función de este título es igual que la carta de porte, es decir amparar las mercaderías transportadas de un lugar a otro, solo que este sirve exclusivamente para el transporte marítimo y toda la negociación que se realice de las mercaderías transportadas puede llevarse a cabo a través de este documento.

Otra particularidad de este título valor es que la posesión del mismo supone la posesión de la mercadería por él representada y con él se pueden transferir las mercaderías ahí representadas y amparadas.

3.3.2. La carta de porte

Según se cita del Artículo 3 del Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano –RECAUCA- en cuanto a las definiciones cita: “Carta de porte. Es el documento que contiene un contrato de transporte terrestre en el que se consigna la descripción de las mercancías transportadas, las condiciones en que se realiza el transporte y se designa al consignatario de ellas”.

En Guatemala la carta de porte está regulada como un título de crédito porque incorpora un derecho literal y autónomo, el cual es representativo de las mercaderías, que incorporan el derecho a la entrega de estas en el lugar de su destino, con la particularidad que solo sirve para el transporte terrestre o aéreo.

En otras palabras, ampara las mercaderías transportadas de un lugar a otro con la especificación de los derechos y obligaciones para el librador, librado y beneficiario. La carta

de porte como su nombre lo indica es el escrito en el que constan las mercancías que se transportan por vía terrestre, la importancia de la carta de porte radica en que, a través de este documento se tiene conocimiento de la mercancía que se transporta; mientras que el conocimiento de embarque hace referencia al transporte tanto marítimo como aéreo, el conocimiento de embarque no es más que la constancia de embarque de la mercancía.

Entonces, este título de crédito sirve para acompañar al transporte de mercancías peligrosas, la cual ofrece información tanto de las mercancías que se transportan: clasificación cantidades, tipos, entre otros. Así como de los participantes en la operación (expedidor, destinatario). Dicha información tiene como finalidad principal conocer exactamente, en todo momento, las mercancías que se transportan, con objeto de facilitar las intervenciones pertinentes en caso de incidente o accidente.

CAPÍTULO IV

4. Arbitrariedades de la Superintendencia de Administración Tributaria de Guatemala en la designación de un código aduanero vencido

En el presente capítulo se analiza el tema central que es la regulación de la investigación que realiza la intendencia de asuntos jurídicos a solicitud de la intendencia de aduanas, ambas de la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT- para la inclusión de un vehículo dentro un código aduanero vencido, en el procedimiento para administración de auxiliares de la función pública aduanera identificada como PR-IA-DNO-02, Norma 42.

El objeto es evitar la demora en las solicitudes para el propietario del código, así como también evitar perjuicios económicos a comerciantes y transportistas. Previo a ello se hace una breve referencia a qué es una aduana, las aduanas existentes en Guatemala, la integración y funciones de la intendencia de aduanas y la función pública aduanera.

4.1. Definición de aduana

“La dependencia administrativa ubicada, como punto estratégico, en las fronteras terrestres y marinas como en el interior de un país para controlar el comercio exterior del país mediante la vigilancia, inspección y recaudación de impuestos”.³⁷

³⁷ Caraveo. **Op. Cit.** Pág. 48.

El Artículo 4 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano preceptúa: “La aduana es un organismo especializado de la Administración Pública facultado para hacer cumplir la legislación aduanera, la de comercio exterior en lo que corresponda, los convenios internacionales sobre la materia y de ejercer las demás funciones que se le encomiende por ley”

Para el licenciado Andrés Rohde Ponce, la aduana tiene tres acepciones: “como recinto fiscal, significación utilizada para hacer referencia al lugar de pago de tributos. Como autoridad, por ser el lugar donde se encuentran los funcionarios que exigen el pago de tributos. Y como lugar autorizado, refiriéndose el lugar de entrada y salida de mercaderías, acepción que tiene su fundamento en que la primera manifestación fáctica de la potestad aduanera del Estado que es la obligación al entrar al territorio nacional o salir del mismo solo por lugar autorizado”.³⁸

En virtud de lo expuesto se puede establecer que la aduana es la dependencia de un órgano estatal ubicado en el espacio físico legal por donde se importan o exportan las mercancías, que se encarga de percibir los impuestos y derechos a que se encuentran grabadas, controlando el despacho de las mismas, conforme a la legislación aduanera y procedimientos internos, como parte de un servicio administrativo aduanero.

Lo anterior, quiere decir, que el concepto es amplio ya que abarca cualquier medio de transporte que ingrese al territorio nacional o que salga del mismo, ya se trate de aviones, barcos, trenes, camiones, tubos o cables y señales, quedando excluidas por cuestiones de

³⁸ Derecho aduanero mexicano, fundamentos y regulaciones de la actividad aduanera. Pág. 96.

seguridad nacional, los medios de transporte militares o las de los gobiernos extranjeros, de acuerdo con los tratados internacionales de que nuestro país sea parte, en términos del numeral 8 de la propia ley, excepto cuando se utilicen para efectuar alguna operación comercial.

4.2. Aduanas existentes en Guatemala

- a) "Aduana Central Guatemala Aduana terrestre, 26 Calle 7-25 zona 11, Ciudad de Guatemala.
- b) Aduana Central de Aviación Nivel 1, Área 4 de migración y fajas, arribo de pasajeros internacionales del Aeropuerto Internacional La Aurora, Ciudad de Guatemala, Guatemala.
- c) Aduana Express Aéreo 9a. Avenida y 15 Calle "A" Zona 13, Aeropuerto Internacional La Aurora, Ciudad de Guatemala. (Frente al Club La Aurora).
- d) Aduana Fardos Postales 7av. y 12 calle, Zona 1. Edificio de Correos 2do. Nivel Oficina 203, Ciudad de Guatemala.
- e) Aduana de Vehículos 26 Calle 7-25 zona 11, Ciudad de Guatemala.
- f) Aduana Puerto Quetzal Kilómetro 111 de la Carretera Centroamericana número CA-9 Sur. Municipio de San José, Departamento de Escuintla.

- g) Aduana Pedro de Alvarado Kilómetro 166, Carretera Centroamericana número CA-2
Ciudad Pedro de Alvarado, Municipio de Moyuta, Departamento de Jutiapa.
- h) Aduana Valle Nuevo Kilómetro 129 de la Carretera Centroamericana número CA-8.
Caserío Valle Nuevo, Municipio de Jalpatagua, Departamento de Jutiapa.
- i) Aduana San Cristóbal Kilómetro 175 de la Carretera Centroamericana número CA-1,
Aldea San Cristóbal de la Frontera, Municipio de Atescatempa, Departamento de Jutiapa.
- j) Aduana Tecún Umán I 2ª Av. y 7ª calle 7-52 zona 2, Municipio de Tecún Umán,
Departamento de San Marcos.
- k) Aduana Tecún Umán II (Puerto Fronterizo Ingeniero Juan Luis Lizarralde Arrillaga)
Kilómetro 255 de la Carretera Centroamericana número CA-2-Occ.A, Aldea El triunfo,
Municipio de Tecún Umán, Departamento de San Marcos.
- l) Aduana El Carmen Kilómetro 290 de la Carretera Centroamericana número CA-2-Occ.,
Aldea El Carmen, Municipio de Malacatán, Departamento de San Marcos.
- m) Aduana La Mesilla Carretera Centroamericana número CA-1-Occ. Aldea La Mesilla,
Municipio La Democracia, Departamento de Huehuetenango.
- n) Aduana La Ermita Kilómetro 237 de la Carretera Centroamericana número CA-12. Aldea
Anguiatú, Municipio Concepción Las Minas, Departamento de Chiquimula.

- o) Aduana Agua Caliente Kilómetro 240 de la Carretera Centroamericana número CA-10.
Aldea Agua Caliente, Municipio de Esquipulas, Departamento de Chiquimula.
- p) Aduana El Florido Kilómetro 228 de la Carretera Centroamericana número CA-11.
Caserío El Florido, Municipio de Camotán, Departamento de Chiquimula.
- q) Delegación Entre Ríos (Aduana Puerto Barrios) Kilómetro 267 de la Carretera Centroamericana número CA-13. Aldea Entre Ríos, Municipio de Puerto Barrios, Departamento de Izabal.
- r) Aduana Puerto Barrios Dentro del Puerto marítimo Puerto Barrios en la 9ª Calle Final, Colonia Las Champas, Municipio de Puerto Barrios, Departamento de Izabal.
- s) Aduana Santo Tomás de Castilla Dentro del Puerto marítimo Puerto Santo Tomas de Castilla en la Calle Principal al Muelle a la altura del kilómetro 298 de la carretera centroamericana CA-9 norte, Municipio de Puerto Barrios, Departamento de Izabal.
- t) Aduana Tikal Edificio A. Aeropuerto Internacional Mundo Maya. Santa Elena, Flores, Departamento de El Petén.
- u) Aduana El Ceibo Kilómetro 657.5 de la Carretera Departamental número RD-PET-13, del Municipio de la Libertad, del Departamento de Peten.

v) Aduana Melchor de Mencos Kilómetro 647 de la Carretera Centroamericana número CA-

13. Barrio Fallabon, Melchor de Mencos, Departamento de Petén”.³⁹

Se puede establecer que las principales funciones aduaneras son controlar y fiscalizar el paso y el pago de las mercancías por las fronteras aduanales. Esta actividad es aquella que realiza o ejecuta el Estado, consistente en fijar lugares autorizados para permitir el ingreso al territorio nacional o salida del mismo de bienes o cosas, en los que se debe ejecutar y verificar los actos y formalidades que deben llevar a cabo ante la aduana las personas que intervengan en esas actividades.

4.3. Intendencia de aduanas

La intendencia de aduanas surgió mediante la emisión del Reglamento Interno de la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT-, creado mediante Acuerdo del Directorio Número 007-2007, el cual entró en vigencia el 29 de marzo de 2007, la razón de la creación de dicha norma es para regular la estructura orgánica interna de la SAT, su organización y funcionamiento y desarrollar detalladamente los preceptos establecidos en la Ley Orgánica de Superintendencia de Administración Tributaria.

“La intendencia de aduanas está integrada de la siguiente manera: el departamento normativo, que comprende la unidad normativa y procedimientos y la unidad de tratados y convenios internacionales. El departamento de inteligencia aduanera, que comprende la unidad de análisis de riesgo, la unidad de análisis e investigaciones y la unidad del operador

³⁹ <http://portal.sat.gob.gt/sitio/index.Php/tramites-o-gestiones/aduanas/sistema-aduanero/27-sistema-aduanero/8007-informacion-acerca-de-las-aduanas-del-pais.html> (Consultado: 1 de octubre de 2017).

económico autorizado. El departamento de gestión aduanera, que comprende la unidad de recursos y resoluciones, la unidad de franquicias y asuntos aduanales, la unidad de regímenes especiales y la unidad de calificación, registro y control de auxiliares de la función pública. Y el departamento operativo que comprende la unidad de coordinación de operaciones aduaneras, la unidad técnica de operaciones y seguridad aduanera, la unidad del laboratorio químico fiscal, y la unidad de control aduanero ex post.”⁴⁰

El Artículo 30 de la Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria establece que: “Las Intendencias se estructurarán y organizarán bajo criterios de eficiencia y eficacia, conforme a las competencias, funciones y atribuciones que el reglamento interno de la SAT asigne a cada una de ellas. Las funciones que competan a las Intendencias, podrán ser delegadas a las unidades que la SAT establezca en las regiones o departamentos de la República para el cumplimiento de sus fines.

El Artículo citado es la base para la creación de la intendencia de aduanas, cuya competencia debe ser taxativa, pudiendo delegarse las mismas; esta delegación es para desconcentrar la función administrativa y que pueda cumplir eficazmente sus funciones.

Por su parte el Artículo 31 del Reglamento Interno de la Superintendencia de Administración Tributaria, norma que: “La Intendencia de Aduanas, es la dependencia encargada de desarrollar y aplicar las competencias que la SAT tiene en materia aduanera, como tal, será responsable de administrar el Sistema Aduanero guatemalteco, debe velar por el cumplimiento de la legislación aduanera vigente, así como de los convenios y tratados

⁴⁰ http://portal.sat.gob.gt/sitio/images/stories/img_organigrama_ia.gif (consultado: 3 de octubre de 2017).

internacionales suscritos y ratificados por Guatemala. Son funciones de la Intendencia de Aduanas, que desarrollará bajo las orientaciones estratégicas del Superintendente, las siguientes:

- a) "Emitir, analizar, modificar, implementar, verificar y evaluar la aplicación de normas técnicas y administrativas internas, manuales, procedimientos y directrices relativos a su competencia en las dependencias con funciones de ejecución.
- b) Planificar, coordinar la implementación y evaluar las actividades de las Divisiones de Aduanas de las Gerencias Regionales y de las Aduanas del país; estableciendo conjuntamente con éstas sus objetivos y metas.
- c) Coordinar con los órganos y demás dependencias de la SAT, las acciones necesarias para la correcta aplicación de las leyes tributarias y aduaneras.
- d) Formular, coordinar y evaluar la ejecución de los planes y programas relativos a su competencia.
- e) Formular, participar y ejecutar o coordinar la ejecución de proyectos de mejora administrativa y eficacia institucional relativos a su competencia.
- f) Establecer en materia de su competencia, las directrices y lineamientos para que las dependencias con funciones de ejecución, tramiten y resuelvan las solicitudes que planteen los contribuyentes a la SAT.

- g) Cumplir y verificar que se cumplan las normas contenidas en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano y su Reglamento, Leyes, Reglamentos, Acuerdos y disposiciones que rigen la materia aduanera o estén relacionados con ella.
- h) Elaborar y coordinar la aplicación de la normativa relativa al trato de las mercancías que por el ejercicio de las competencias que le otorga la legislación aduanera, se encuentren en poder de la SAT en su calidad de entidad encargada de administrar y aplicar el sistema aduanero nacional.
- i) Administrar el Sistema de Análisis y Gestión de Riesgo, con el objetivo de optimizar los procesos y controles aduaneros.
- j) Participar con las autoridades competentes, en la definición de los criterios de clasificación arancelaria de las mercancías, para la correcta aplicación del Arancel Centroamericano de Importación y de los Aranceles Preferenciales, contingentes arancelarios, cláusulas de salvaguardia, exenciones objetivas, restricciones y prohibiciones y cualesquiera otra disposición de carácter arancelario y no arancelario aplicables a los regímenes aduaneros, para su utilización oficial.
- k) Planificar y coordinar las acciones en materia de prevención y actuación contra la defraudación y el contrabando aduanero.
- l) Participar en representación de la SAT en el proceso de preparación o elaboración de convenios, acuerdos o tratados internacionales y en las relaciones internacionales en

materia de su competencia; así como en la revisión o elaboración de proyectos de ley, reglamentos, dictámenes, acuerdos internos y otros.

- m) Ejercer las competencias que le asigna la legislación tributaria y aduanera vigente en materia del procedimiento administrativo.
- n) Suscribir los convenios de constitución de fianzas, sus ampliaciones y cualesquier otro convenio o documento relacionados con la constitución de garantías, para caucionar a la Administración Tributaria los Derechos Arancelarios a la Importación, el Impuesto al Valor Agregado u otros tributos aplicables al comercio exterior.
- o) Elevar al Superintendente de Administración Tributaria las propuestas de modificación a la normativa interna que estime conveniente cuando no tenga competencia para emitirla.
- p) Participar en los Comités y Juntas Institucionales de coordinación de la SAT, de los que deberá ser miembro conforme a las disposiciones internas.
- q) Realizar análisis y estudios en materia de su competencia.
- r) Asesorar en materia de su competencia a las autoridades superiores de la SAT.
- s) Otras funciones, que en materia de su competencia le asigne o delegue el Superintendente de Administración Tributaria”.



Se puede establecer que las funciones de la intendencia de aduanas son amplias; es una de las dependencias más importantes de la SAT porque es la que controla la entrada, salida y tránsito de mercancías en las fronteras de Guatemala para evitar la defraudación y el contrabando aduaneros, velando porque los contribuyentes no evadan el pago de tributos aduaneros, es por ello que debe suscribir convenios internacionales porque Guatemala es signataria de algunos como el Código Aduanero Uniforme Centroamericano, instrumentos que contienen una legislación más avanzada que la de Guatemala y con ello estar a la vanguardia de la evolución del comercio internacional y la globalización.

4.4. Función pública aduanera

Para entender qué es la función pública aduanera es indispensable hacer referencia a la función pública, la cual define Manuel Ossorio como: "Actividad, a la vez derecho, como síntesis de facultades, y deber, en tanto que inexcusable obligación, que cumple quien desempeña un cargo o ejerce real y efectivamente parte del poder público, sea como autoridad, agente o auxiliar".⁴¹

Se puede establecer que la función pública es amplia, aplicable para cualquier persona que ocupa un puesto dentro de la administración pública, los funcionarios que desempeñan un puesto en la intendencia de aduanas, tienen la obligación de hacer cumplir el Código Tributario, la Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria, el Código Aduanero Uniforme Centroamericano y sobre todo la Constitución Política de la República de Guatemala, la cual regula la función pública y sujeción a la ley.

⁴¹ **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** Pág. 438.

La función pública tiene su asidero en la doctrina, especialmente en el principio de distribución de competencias y el principio de responsabilidad; el primero hace referencia a que todo funcionario debe cumplir únicamente con la función que le ha sido encomendada; y el segundo, hace referencia al actuar del funcionario aduanero dentro del marco legal, de lo contrario incurre en responsabilidades penales, civiles y administrativas.

4.5. Observancia y aplicación del procedimiento para administración de auxiliares de la función pública aduanera identificado como PR-IA-DNO-02, Norma 42

La Intendencia de Aduanas de la Superintendencia de Administración Tributaria elaboró el procedimiento para administración de auxiliares de la función pública aduanera; fue aprobado el 26 de noviembre de 2013; fue elaborado por Raquel Eunice Pineda Hernández, analista de procesos; revisado por César Adrián Estrada Duque, jefe de departamento normativo; y aprobado por Ilse Noemí Castro Sierra, intendente de aduanas en funciones.

La Norma 42 establece: “Cuando se solicite la inclusión de medios de transporte que se encuentren registrados en códigos de transportistas aduaneros con estado inactivo en virtud que no renovaron la garantía de operación o autorización para operar por el periodo de un año como mínimo, para otorgar la autorización debe considerarse lo siguiente:

- a) que el transportista aduanero con estado inactivo no aparezca como propietario del medio de transporte.
- b) que al medio de transporte no le aparezcan tránsitos pendiente de arribo y tenga estado de activo en el registro fiscal de vehículos.

- c) que el propietario del medio de transporte acredite la propiedad del mismo a través de fotocopia legalizada del certificado de propiedad de vehículos. En caso que el propietario manifieste que adquirió el vehículo por medio de contrato de compraventa con pacto de reserva de dominio, autorizado en escritura pública, podrá aceptarse fotocopia legalizada de dicho documento o testimonio de la escritura pública para comprobar tal extremo.
- d) que el propietario del medio de transporte demuestre que no existen un contrato vigente como: arrendamiento, arrendamiento con plazo forzoso, arrendamiento con opción a compra, comodato, compraventa con reserva de dominio y otros que el derecho mercantil establezca; en caso existía alguno de los documentos antes mencionados, el propietario del medio de transporte debe presentar fotocopia simple del mismo y la unidad debe realizar las verificaciones para confirmar los datos antes mencionados; cuando el propietario del medio de transporte manifieste que no está en condiciones de presentar la documentación mencionada, derivado que adquirió el bien en propiedad de la persona que originalmente otorgó el contrato con el transportista aduanero con estado inactivo, un tercero o más propietarios precedentes y la unidad pueda comprobar dicha situación, el propietario solicitante podrá presentar una declaración jurada prestada ante notario, en la cual indique el motivo por el cual realiza dicha declaración jurada y que actualmente es propietario y ejerce la posesión del medio de transporte o solamente ejerce la posesión del medio de transporte en caso que se hubiere presentado un contrato de compraventa con pacto de reserva de dominio, autorizado en escritura pública.
- e) cuando se cumpla con las condiciones antes indicadas, de oficio, el analista de la unidad debe asignarle estado de cancelado al medio de transporte en el registro del transportista

aduanero con estado inactivo y procederá la autorización de dicho medio de transporte al otro transportista aduanero que lo está requiriendo.

Se puede apreciar que el procedimiento en mención no establece ningún tipo de investigación por parte de la intendencia de aduanas ni de la intendencia de asuntos jurídicos, en casi cuatro años de vigencia no se han visto avances en el cumplimiento de dicha normativa, sino más bien perjuicio para el dueño del código aduanero vencido que pretende incluir un vehículo dentro del mismo, el cual servirá como medio de transporte de mercaderías, causando demora en la solitud, existe ese vacío legal que es necesario suplir con la inclusión de dicha investigación.

4.6. Sujetos que intervienen

De conformidad con lo establecido en el Artículo 5 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano –CAUCA-, “el Sistema Aduanero está constituido por el Servicio Aduanero y los Auxiliares de la Función Pública Aduanera”.

El Artículo anterior es necesario integrarlo con el Artículo 18 del cuerpo legal citado, ya que considera auxiliares de la función pública aduanera: “A las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que participan ante el servicio aduanero en nombre propio o de terceros en la gestión aduanera siendo estos los transportistas aduaneros; empresas desconsolidadoras de carga; agentes aduaneros; empresas de Entrega rápida o Courier; almacenes fiscales; apoderados especiales aduaneros; depósitos aduaneros; y depósitos aduaneros temporales”. Las personas antes mencionadas son de suma importancia para el servicio aduanero, ya que las funciones de cada uno son útiles para el tráfico de mercancías

en la aduana. Sin duda alguna los transportistas cumplen una de las principales funciones porque son los primeros que prestan el servicio cuando ingresa o sale una mercancía; las almacenadoras juegan un papel fundamental dentro de la función aduanera, ya que tienen que custodiar y guardar los objetos ahí depositados según lo establecido en la Ley de Almacenes Generales de Depósito.

Sujetos el procedimiento para administración de auxiliares de la función pública aduanera, identificada como PR-IA-DNO-02, establece que los sujetos involucrados son: “intendente de aduanas, analista de recepción de documentos, centralizador de la unidad, el analista de la unidad, el jefe de la unidad de calificación, registro y control de auxiliares de la función pública, el supervisor de la unidad, la secretaría del departamento de gestión aduanera, el jefe del departamento de gestión aduanera y el notificador”.

Según el procedimiento para administración de auxiliares de la función pública aduanera, los sujetos que intervienen son más específicos, puesto que se dedican exclusivamente al cumplimiento de la función en lo que respecta a dicho procedimiento. Todos ellos pertenecen a la intendencia de aduanas de la Superintendencia de Administración Tributaria, por tal motivo, deben abstenerse de realizar cualquier actividad fuera del ámbito de sus competencias para no incurrir en responsabilidades.

4.7. Causas por las cuales se debe regular

El procedimiento para administración de auxiliares de la función pública aduanera está regulado según la norma PR-IA-DNO-02, norma 42, de la intendencia de aduanas de la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT-. Lo que no se encuentra regulada es

la investigación que realiza la intendencia de asuntos jurídicos cuando la intendencia de aduanas le solicita la misma para la inclusión de un vehículo que se encuentra en un código aduanero de transporte vencido.

Al analizar detalladamente la Norma 42 del procedimiento en mención identificado como PR-IA-DNO-02, en concatenación con el Artículo 30 de la Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria y el Artículo 31 del Reglamento Interno de la Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria, se puede establecer que la intendencia de asuntos jurídicos está extralimitándose en sus funciones.

Esto es así porque en ningunas de las normas en referencia se encuentra regulada dicha investigación y la función específica de la intendencia de asuntos jurídicos es al tenor del Artículo 34 del Reglamento Interno de la Superintendencia de Administración tributaria es: "...representar y defender los derechos, intereses y patrimonio de la SAT ante cualquier entidad, dependencia, órgano, autoridad y tribunales de justicia, tanto a nivel nacional como en el extranjero, como parte actora, demandada, tercera interesada, querellante adhesivo o actor civil. Además, proporciona asesoría y consultoría legal y administrativa a las dependencias de la SAT....".

Para que la investigación sea competencia de la intendencia de asuntos jurídicos debe estar expresamente establecida en el reglamento en mención, esto se debe atendiendo al principio de legalidad imperante en materia tributaria y aduanera, de lo contrario se incurre en abuso de poder y desviación de poder, lo cual conlleva responsabilidades de diversa índole para quienes integran dicha intendencia. Dentro del cúmulo de funciones de la intendencia de aduanas, tampoco se regula que tenga que solicitarle a la intendencia de aduanas la

investigación cuando una persona solicita la inclusión de un vehículo en un código aduanero que ya venció.

4.8. Ventajas y beneficios que se obtendrán de la aplicación y observancia

Hay que aclarar que al regular la investigación como competencia directa de la intendencia de asuntos jurídicos a solicitud de la intendencia de aduanas, no se pretende que se introduzca el vehículo al territorio nacional, sino incluirlo al código aduanero; el vehículo que servirá como medio de transporte de mercaderías.

Al regularse la investigación al propietario del código aduanero vencido, se debe determinar: ¿en qué plazo?, ¿quiénes la realicen?, y ¿cómo la deben realizar? Si lo que se pretende eliminar es la demora en la autorización para la inclusión del vehículo dentro del código aduanero vencido, el plazo para la investigación que se propone no puede ser mayor de 15 días hábiles, considerándose un plazo prudencia.

La intendencia de asuntos jurídicos debe nombrar dentro de su personal, a los que se realicen la investigación. Todo esto debe regularse dentro de la norma 42 del procedimiento para administración de auxiliares de la función pública aduanera, identificada como PR-IA-DNO-02, así como el Artículo 34 del Reglamento Interno de la Superintendencia de Administración Tributaria, para otorgarse dicha facultad a la intendencia de asuntos jurídicos.

Para que tenga congruencia, también reformar el Artículo 31 de la norma en mención para que la intendencia de aduanas pueda realizar la solicitud pero bajo el amparo de la normativa. Siendo la SAT una entidad descentralizada, debe incluirse la investigación en

referencia por medio de un cuerdo del directorio, por ser el órgano administrativo superior de la misma.

Los beneficios que se obtendrían al regularse la investigación al propietario del código aduanero vencido para que pueda incluir el vehículo dentro del mismo, reduciría la demora en primer término; agilizaría la actividad de comercio internacional, esto a la vez contribuye al desarrollo económico del transportista y del comerciante; se evita realizar una acción fuera del marco legal para estar en concordancia con el principio de legalidad en materia tributaria y aduanera; se evita incurrir en responsabilidades administrativas por parte de los funcionarios públicos de la intendencia de aduanas y de asuntos jurídicos.

CONCLUSIÓN DISCURSIVA

El origen del problema, en cuestión, surge porque en la Norma 42, del procedimiento para administración de auxiliares de la función pública aduanera, establece que al solicitar la inclusión de medios de transporte que se encuentren registrados en códigos de transportistas aduaneros con estado inactivo, deben llenar ciertos requisitos.

Sin embargo, no se establecen las acciones para la realización de la investigación que arbitrariamente realiza la intendencia de asuntos jurídicos, a solicitud de la intendencia de aduanas, ambas pertenecientes a la Superintendencia de Administración Tributaria, al momento en que se solicita la inclusión de un vehículo que se encuentra en un código aduanero vencido a un código vigente. Con lo anterior se vulnera el Artículo 28, el Artículo 39, el Artículo 43; el Artículo 119 literal j), literal l) y literal n); y Artículo 131 todos de la Constitución Política de la República de Guatemala.

Por lo expuesto se necesita que el Directorio de la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT–, en su calidad de entidad descentralizada, establezca, a través de un acuerdo del directorio de la referida entidad, un procedimiento administrativo o judicial en contra de la persona que solicite un código aduanero vencido, con el fin de normar la procedencia de las acciones que el órgano jurisdiccional debe realizar; con ello se evita la aplicación de acciones improcedentes que solamente vulneran el desarrollo económico del transportista y los comerciantes, como lo establece el Artículo 131 de la Constitución Política de la República de Guatemala, siendo los principales afectados al no poder operar en virtud de la demora en que recae su solicitud.



BIBLIOGRAFÍA

- ALAIS, Horacio Félix. **Los principios del derecho aduanero Teoría general y aplicación a la problemática de la infracción de declaración inexacta**. Argentina: 1ª Ed. Universidad Austoral. 2006.
- CARAVEO, Jaime Antonio. **Comercio exterior y aduanas**. México: 1ª ed.; Ed. Universitaria, 2000.
- CASTRO CASAS, Jairo Antonio y Mónica Patricia Osorio Martínez. **Modos y medios de transporte, tecnología en logística de transporte**. Colombia: Ed. Servicio Nacional de Aprendizaje. 2014.
- COLLADO YURRITA, Miguel Ángel. **Derecho financiero**. 1ª ed.; (s.l.i.): (s.e.), 1989.
- DE LEÓN VELASCO, Héctor Aníbal y José Francisco De Mata Vela. **Derecho penal guatemalteco**. Guatemala: 18ª ed.; Ed. Magna terra ediciones, 2008.
- DOMÍNGUEZ CUESTA, Giovanni Alberto. **Generalidades del derecho aduanero**. México: 1ª ed.; Ed. Universitaria, 2010.
- ELIZONDO Vanessa Valentina. **Derecho tributario aduanero**. 1ª ed.; Chile: Ed. Universitaria, 2004.
- FERNÁNDEZ LALANE, Pedro. **Derecho aduanero**. Argentina: Ed. De Palma, 1966.
- GRUNAUER DE FALÚ, María Cristina. **Manual de derecho del transporte terrestre**. 2ª ed.; Argentina: Ed. De Palma, 2010.
- <http://portal.sat.gob.gt/sitio/index.php/tramites-o-gestiones/aduanas/sistema-aduanero/27-sistema-aduanero/8007-informacion-acerca-de-las-aduanas-del-pais.html>
(Consultado: 1 de octubre de 2017).
- http://portal.sat.gob.gt/sitio/images/stories/img_organigrama_.gif (Consultado: 3 de octubre de 2017).
- Instituto Nacional de comercio Exterior y Aduanas. <http://www.comercioyaduanas.com.mx>
(Consultado: 28 de septiembre de 2017).
- ISLAS MONTES, Roberto. **Principios jurídicos**. 1ª ed.; México: Ed. Universidad Nacional Autónoma de México, 2011.



Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. **Guía de orientación al usuario de transporte acuático.** 1ª ed.; Perú: Ed. San Isidro. 2009.

Organización de Aviación Civil Internacional. **El transporte internacional de la carga aérea.** 2ª ed.; Canadá, (s.e.), 2014.

Organización de las Naciones Unidas. **Informe sobre el transporte marítimo.** Suiza: (s.e.), 2015.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** 26ª ed.; Argentina: Ed. Heliasta, 2008.

PAREDES CONTRERAS, Mauricio. **El conocimiento de embarque como documento de garantía en el comercio internacional.** Perú: (s.e.), 2007.

PUMA RÍOS, Miller. <file:///C:/Users/USUARIO/Documents/Principiosgeneralesdelderechoaduaneros.html>. (Consultado: 15 de agosto de 2017).

ROHDE PONCE, Andrés. **Derecho aduanero mexicano, fundamentos y regulaciones de la actividad aduanera.** México: 4ª ed.; Ed. Ediciones fiscales ISEF, S.A., 2005.

VÁSQUEZ MARTÍNEZ, Edmundo. **Instituciones de derecho mercantil.** Guatemala: 1ª ed.; Ed. Serviprensa, S.A., 1976.

VÁSQUEZ MÉRIDA, Olga Elizabeth y Héctor Fernando Figueroa Orellana. **Derecho mercantil fase privada.** Guatemala: Ed. Estudiantil Fénix, 2016.

VILLEGAS, Héctor. **Curso de finanzas, derecho financiero y tributario.** 1ª ed.; Buenos Aires, Argentina; Ed. Talleres Next Print S.R.L, 1997.

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco.** 6ª ed.; Guatemala: Ed. Universitaria, 2007.

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Temas de introducción al estudio del derecho y de teoría general del derecho.** 6ª ed.; Guatemala: Ed. Servicios gráficos El Rosario, 2012.

Legislación:

Constitución Política de la República de Guatemala. Asamblea Nacional Constituyente. 1986.



Código Aduanero Uniforme Centroamericano. Acuerdo Ministerial 469-2008 del Ministerio de Economía, 2008.

Código Civil. Enrique Peralta Azurdia, Decreto-Ley 106, 1963.

Código de Comercio de Guatemala. Decreto Número 2-70 del Congreso de la República de Guatemala.

Código Penal. Decreto Número 17-73 del Congreso de la República de Guatemala.

Ley del Organismo Judicial. Decreto 2-89 del Congreso de la República de Guatemala, 1989.

Ley de Zonas Francas. Decreto Número 65-89 del Congreso de la República de Guatemala.

Ley contra la Defraudación y el Contrabando Aduaneros. Decreto Número 58-90 del Congreso de la República de Guatemala.

Código Tributario. Decreto Número 6-91 del Congreso de la República de Guatemala.

Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria. Decreto Número 1-98 del Congreso de la República de Guatemala.

Ley Nacional de Aduanas. Decreto Número 14-2013 del Congreso de la República de Guatemala.

Disposiciones Legales para el Fortalecimiento de la Administración Tributaria. Decreto Número 20-2006.

Reglamento para el Funcionamiento de Almacenes Fiscales. Acuerdo Gubernativo Número 447-2001.

Reglamento de la Ley de Zonas Francas. Acuerdo Gubernativo Número 242-90.

Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano. Acuerdo Ministerial 471-2008, 2008.

Reglamento Interno de la Superintendencia de Administración Tributaria. Acuerdo del Directorio Número 007-2007, 2007.