**Transmisión incompleta del B/L**

Sentencia número 054-2011. Tribunal Aduanero Nacional. San José, a las catorce horas veinte minutos del treinta y uno de marzo de dos mil once.

**Conoce este Tribunal del recurso de apelación interpuesto por el señor** XXX**, en su condición de representante legal del transportista marítimo** XXX**, en contra de la resolución número** RES-AL-DN-XXX-2XXX **del 25 de noviembre de 2010, emitida por la Aduana de Limón.**

RESULTANDO

1. Con escrito de fecha 24 de abril de 2008 el transportista marítimo **XXX**, presenta ante la Aduana de Limón, una solicitud para incluir en el Conocimiento de Embarque número **XXX**, los contenedores números **XXX** que amparan cada uno 996 bultos de suero de leche, consignado a **XXX**, manifestando que la inclusión se solicita ya que por error se omitió digitar dichos contenedores; al respecto requiere la aplicación del artículo 233 de la Ley General de Aduanas (en adelante LGA). (Ver folio 1)
2. Mediante resolución número RES-AL-DN-4888-2009 del 17 de diciembre de 2009, la Aduana de Limón, inicia procedimiento administrativo sancionatorio contra el transportista marítimo **XXX**, por considerar que eventualmente cometió la infracción administrativa estipulada en el artículo 236 inciso 10) de la Ley General de Aduanas, al no transmitir en fecha 19 de marzo de 2008, según se comprueba de la impresión de pantalla aportada por la Jefe de la Sección de Depósitos de la Aduana de Limón, la información referente al Conocimiento de Embarque número **XXX**,que ampara los contenedores números **XXX** con 996 bultos de suero de leche, cada uno, mercancía que arribó a puerto aduanero el día 23 de marzo de 2008 en el Vapor XXX, manifiesto número **XXX**, hecho sancionable con una multa de quinientos pesos centroamericanos, la cual se adecúa a ciento veinticinco pesos centroamericanos de conformidad con lo dispuesto en el artículo 233 de la LGA. Dicha resolución fue notificada en forma personal el día 29 de diciembre de 2009. (Ver folios 25 a 30)
3. Con escrito recibido en fecha 07 de enero de 2010, el señor **XXX**, en representación del transportista marítimo **XXX**, presentó sus argumentos de descargo, manifestando en esencia lo siguiente: (Ver folios 31 a 33)
* ***Que como auxiliar local tiene una limitante geográfica para conocer a priori los contenidos totales de las unidades de transporte, lo cual motiva que continuamente se transmitan mensajes de corrección o modificación de datos del manifiesto de carga, antes del arribo, situación que considera conforme al Reglamento de la Ley General de Aduanas (en adelante RLGA).* *Al respecto manifiesta que es precisamente dicha norma la que orienta el proceder correcto de coordinación del proceso de descarga en puerto mediante su artículo 227, además de señalar la comunicación a la Aduana de los eventos pertinentes, prescribiendo en su artículo 228 que la descarga puede hacerse bajo responsabilidad del transportista, aunado a ello, cita el artículo 229 de dicho cuerpo normativo, el cual indica cómo actuar cuando, producto del proceso de descarga, se deban realizar correcciones al manifiesto, lo cual se realiza a través de solicitudes escritas ya que en ese momento del proceso no se puede corregir a través de un mensaje al sistema TICA.***
* ***Señala que no existe culpa o dolo en su actuación, encontrándose la solicitud de corrección conforme al RLGA, considerando que no son de recibo las argumentaciones sobre falta de diligencia, negligencia o culpa, siendo que estos calificativos revisten un juicio previo que lesionan su interés de legítima defensa, pudiendo opacar la visión del proceso integral realizado por la empresa; manifiesta que mediante la solicitud de corrección realizada, se garantiza el control aduanero.***
* ***Argumenta que su declaración ante la Aduana no la constituye solamente el manifiesto electrónico, sino lo comprobación física en la descarga y en su proceder se configura una actuación integral, compuesta por una fase previa al arribo (transmisión electrónica y modificaciones previas) y una fase posterior al mismo (comunicación escrita), siendo que los datos que recibió electrónicamente del punto de origen del barco los puede comprobar hasta la descarga.***
* ***Expone que el bien tutelado es actuar conforme a lo establecido a efecto que el sistema informático se ajuste al total descargado, por lo que en el presente caso se ha completado la integralidad de la declaración mediante la solicitud escrita antes mencionada, considerando que no ha existido incidencia fiscal, por lo que, su actuación constituye una salvedad reglamentaria a lo establecido en el artículo 236 numeral 10) de la LGA, debiendo en su criterio, aplicarse la eximente de responsabilidad del artículo 231 de la LGA; lo anterior conforme al principio de legalidad.***
* ***Requiere que se indique si su actuación conforme al RLGA constituye una salvedad reglamentaria, además si con la solicitud de corrección se demuestra que su actuación no es dolosa. Adicionalmente pide que se le señale las salvedades reglamentarias que estimó aplicables el legislador en caso de sanciones, según el artículo 236 inciso 10) de la LGA, integrándose un análisis profundo sobre este tema, de manera que se garantice el debido proceso, observándose que hasta el momento de finalizada la descarga de las unidades de transporte se puede completar la información manifestada previamente.***
* ***Solicita se le conceda la audiencia de ley, se acepten sus argumentos de descargo, se evacúe la prueba, se aplique la eximente de responsabilidad por no existir incidencia fiscal y se deje sin efecto el acto en estudio, ordenándose el cierre del expediente.***
1. **Mediante oficio número** AL-DN-934-2010 **del 10 de marzo de 2010 se otorga a la empresa** XXX**, de conformidad con el artículo 196 inciso c) de la LGA y 531 del RLGA, audiencia oral y privada, señalándose para dichos efectos las 10:00 horas del 23 de marzo de 2010. (Ver folios 34 y 35)**
2. **En escritos presentados en fecha 23 de marzo de 2010, el transportista marítimo XXX justifica la imposibilidad de asistir a la audiencia señalada mediante oficio número AL-DN-934-2010, exponiendo por escrito los argumentos que pretendían presentar en dicha audiencia, versando los mismos en esencia sobre los siguientes aspectos: (Ver folios 36 a 46)**
* ***No niega la existencia de los hechos aludidos, ya que se refieren a una solicitud de corrección emanada del administrado, pero respecto de los mismos debe valorarse la conducta del auxiliar en aspectos relacionados con la culpa o el dolo, negligencia o falta al deber de cuidado, a la vez de realizar una valoración sobre el grado en que estos hechos afectan al control que ejerce la Aduana; siendo que la sola existencia de un hecho que podría calificarse como error u omisión no conlleva a la imposición de la pena de manera ineludible.***
* ***Respecto a la inclusión de datos posteriores al arribo, expresa que el auxiliar puede y debe modificar los datos del manifiesto de carga después del arribo, al verificarse la descarga; siendo que tal modificación no puede realizarse electrónicamente sino por mensaje escrito, puesto que la misma afecta de modo directo la valoración de conducta del auxiliar, relacionando el hecho y la conducta del sujeto, con las posibilidades de acción que la reglamentación permite, ésta acción del auxiliar infiere su deseo interno, su conducta respecto al hallazgo y a lo que la reglamentación le exige, manifestando que es su criterio, que dicha reacción debe valorarse a efecto de ponderar las normas aplicables.***
* ***Establece que sobre el manifiesto de carga y el transportista marítimo, se evidencian en la reglamentación y en los procedimientos, distintas fases en las cuales se utilizan diferentes medios para afectar el manifiesto, considerando que por ende, el auxiliar actúa en este caso responsablemente de acuerdo con la fase procesal que está atendiendo, realizando a los efectos un análisis de cada etapa del procedimiento de ingreso, en relación con las posibilidades que la normativa le da para corregir el manifiesto de carga, ya sea antes del arribo de la unidad de transporte, luego de arribada a puerto y en el momento de la descarga.***
* ***Reitera la inexistencia de incidencia fiscal, así como de una conducta dolosa o negligente, por el contrario, califica de adecuada la misma, de conformidad con el artículo 229 del RLGA.***
1. Mediante resolución número **RES-AL-DN-4493-2010** **del 25 de noviembre de 2010,** la Aduana de Limóndicta acto finaldel presente procedimiento administrativo sancionador, imponiéndole al auxiliar de la función pública aduanera, transportista marítimo **XXX**, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 236 inciso 10) de la LGA, una multa de quinientos pesos centroamericanos que se adecúa a ciento veinticinco pesos centroamericanos, en aplicación del artículo 233 de la LGA, multa que según el tipo de cambio vigente corresponde a la suma de ¢62.251.25, al estimar la Administración Activa que el referido transportista marítimo no transmitió en fecha 19 de marzo del 2008, según se comprueba de la Impresión de Pantalla aportada por la Jefe de la Sección de Depósitos de la Aduana de Limón, la información referente al Conocimiento de Embarque número **XXX**,que ampara los contenedores **XXX**,con 996 bultos de suero de leche, cada uno, mercancía que arribó a puerto aduanero el día 23 de marzo de 2008 en el Vapor XXX, manifiesto número **XXX**. Dicha resolución fue notificada en forma personal a la empresa interesada el día 09 de diciembre de 2010. (Ver folios 47 a 56)
2. A través de escrito presentado en fecha 14 de diciembre de 2010, el señor **XXX** en su condición de representante legal del transportista marítimo **XXX** , interpone los recursos de reconsideración y de apelación para ante el Tribunal Aduanero Nacional contra el acto final indicado, señalando que mantiene los argumentos iniciales, justificándose en la consideración de que *debe valorarse el hecho de que se actuó de manera cuidadosa como un padre de familia que verifica y procede conforme, de manera que a derecho se incluyó la información reportada, acto que, en su consideración, implica diligencia y aleja cualquier presunción de negligencia en este caso. Solicita se acepten los recursos, se desestime la aplicación de la multa y se archive el expediente*. (Ver folio 57)
3. La Aduana de Limón, mediante resolución número **RES-AL-DN-319-2011** del 02 de febrero de 2011 declara sin lugar el recurso de reconsideración y mantiene lo resuelto en la resolución recurrida; asimismo, emplaza al interesado para que en el plazo de diez días hábiles se apersone ante el Tribunal Aduanero Nacional a reiterar o ampliar los argumentos de su pretensión. Dicha resolución le fue notificada al interesado el día 28 de enero de 2011. (Ver folios 58 a 78)
4. El presente caso fue sometido a votación el día 03 de marzo del 2011, no obstante, al no haberse logrado el voto conforme de toda conformidad de la mayoría absoluta del Colegio y en cumplimiento a lo estipulado en los artículos 170 y 171 del Código Procesal Civil de aplicación supletoria en el presente asunto, es que se procede a completar el Tribunal con los miembros suplentes licenciados Arturo Zúñiga Carvajal y Rocío Castillo Mora, nombrados mediante Acuerdo Nº 010-H del 21 de marzo del 2011. Mediante Providencia número 009-2011 del 24 de marzo de 2011 se le otorgó al recurrente una audiencia por el plazo de tres días, contados a partir de la notificación de la misma, a efecto de que ejerciera su derecho de recusación, respecto de los suplentes nombrados para completar el Tribunal, dadas las razones expuestas. (Ver folios 94 a 99)
5. Que el recurrente no se apersonó ante esta Sede a reiterar o ampliar sus alegatos de defensa, según constancia visible a folio 100, ni a contestar la audiencia señalada en el resultando anterior.
6. **En las presentes diligencias se han observado las prescripciones legales en la tramitación del recurso de apelación.**

Redacta la Licenciada Rodríguez Muñoz; y

CONSIDERANDO

1. **Objeto de la litis**. Se discute la imposición de una multa al auxiliar de la función pública aduanera Transportista Marítimo **XXX**, en razón de la infracción administrativa dispuesta en el artículo 236 numeral 10) de la LGA, que asciende a la suma de quinientos pesos centroamericanos, la cual se adecúa a ciento veinticinco pesos centroamericanos, en aplicación del artículo 233 de la ley supra señalada, que corresponde, según el tipo de cambio vigente a la suma, a ¢62.251.25, al estimar la Administración Activa que el referido transportista marítimo no transmitió en fecha 19 de marzo del 2008, la información referente al Conocimiento de Embarque número **XXX**,que ampara los contenedores **XXX**,con 996 bultos de suero de leche, cada uno, mercancía que arribó a puerto aduanero el día 23 de marzo de 2008 en el Vapor XXX, manifiesto número **XXX**.
2. **Admisibilidad del recurso de apelación** Que previo a cualquier otra consideración, se avoca este órgano al estudio de la admisibilidad del presente recurso de apelación. En tal sentido dispone el artículo 198 de la Ley General de Aduanas que contra los actos dictados por la Aduana competente, caben los Recursos de Reconsideración y Apelación para ante el Tribunal Aduanero Nacional, siendo potestativo usar ambos recursos ordinarios o sólo uno de ellos, los cuales deben interponerse dentro de los tres días siguientes a la notificación del acto impugnado, condicionando la admisibilidad a dos requisitos procesales, sea en cuanto al tiempo que dispone el interesado para interponerlo y además el relativo a la capacidad procesal de las partes que intervienen en expediente. Así las cosas, siendo que en el caso la resolución **RES-AL-DN-4493-2010**, acto que se impugna, fue notificada el 09 de diciembre de 2010 y que el recurso se interpuso el día 14 de diciembre de 2010 (ver folios 56 y 57), se tiene que este fue establecido en tiempo, dentro de los tres días que establece la ley, por lo que se cumple el requisito de temporalidad. En cuanto a la capacidad procesal del recurrente, se encuentra acreditado en expediente que el señor **XXX** es el representante legal de la empresa **XXX**, según información del sistema Tic@ visible a folio 93, cumpliéndose en la especie con el presupuesto procesal de legitimación. En razón de ello, tiene este Tribunal por admitido el recurso de apelación para su estudio.
3. **Hechos probados:** De interés para las resultas del caso, se tienen en expediente como demostrados los siguientes hechos demostrados:
4. Que en fecha 24 de abril de 2008, el transportista marítimo **XXX** presenta ante la Aduana de Limón, una solicitud para incluir en el conocimiento de embarque número **XXX**, los contenedores números **XXX** que amparan cada uno 996 bultos de suero de leche, consignado a **XXX**, manifestando que la inclusión se solicita ya que por error se omitió digitar dichos contenedores. (Ver folio 1)
5. Que la solicitud presentada por el transportista marítimo **XXX** fue aprobada por la Aduana de Limón por medio del sistema informático Tica, asociándose al conocimiento de embarque número **XXX**, del manifiesto de carga número **XXX**, los contenedores números **XXX**. (Ver folios 85 a 90)
6. Que mediante resolución número RES-AL-DN-4888-2009 del 17 de diciembre de 2009, la Aduana de Limón, inicia procedimiento administrativo sancionatorio contra el transportista marítimo **XXX**, por considerar que eventualmente cometió la infracción administrativa estipulada en el artículo 236 inciso 10) de la Ley General de Aduanas, al no transmitir en fecha 19 de marzo de 2008, según se comprueba de la impresión de pantalla aportada por la Jefe de la Sección de Depósitos de la Aduana de Limón, la información referente al Conocimiento de Embarque número **XXX**,que ampara los contenedores números **XXX** con 996 bultos de suero de leche, cada uno, mercancía que arribó a puerto aduanero el día 23 de marzo de 2008 en el Vapor XXX, manifiesto número **XXX**, hecho sancionable con una multa de quinientos pesos centroamericanos, la cual se adecúa a ciento veinticinco pesos centroamericanos de conformidad con lo dispuesto en el artículo 233 de la LGA. (Ver folios 25 a 30)
7. Que por resolución número **RES-AL-DN-4493-2010** del 25 de noviembre de 2010,la Aduana de Limóndicta acto finaldel presente procedimiento administrativo sancionador, imponiéndole al auxiliar de la función pública aduanera, transportista marítimo **XXX**, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 236 inciso 10) de la LGA, una multa de quinientos pesos centroamericanos que se adecúa a ciento veinticinco pesos centroamericanos, en aplicación del artículo 233 de la LGA, multa que según el tipo de cambio vigente corresponde a la suma de ¢62.251.25, al estimar la Administración Activa que el referido transportista marítimo no transmitió en fecha 19 de marzo del 2008, según se comprueba de la Impresión de Pantalla aportada por la Jefe de la Sección de Depósitos de la Aduana de Limón, la información referente al Conocimiento de Embarque número **XXX**,que ampara los contenedores **XXX**,con 996 bultos de suero de leche, cada uno, mercancía que arribó a puerto aduanero el día 23 de marzo de 2008 en el Vapor XXX, manifiesto número **XXX**. (Ver folios 47 a 56)
8. **Sobre la sanción impuesta:**

Como ya lo ha indicado éste Tribunal, “en el Derecho Administrativo Sancionador” se ha reconocido la aplicación de los principios que conforman el Derecho Penal, bajo un efecto “mutatis mutandi”, sea con los matices requeridos, en razón de las diferencias existentes entre cada una de dichas ramas jurídicas. Así, el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración está configurada y limitada por principios propios del Derecho Penal, tal y como lo ha reconocido nuestro respetado Tribunal Constitucional**:**

*“Como reiteradamente ya ha señalado esta Sala, al menos a nivel de principios, no puede desconocerse una tendencia asimilativa de las sanciones administrativa (sic) a las penales, como una defensa frente a la tendencia de liberar -en sede administrativa –al poder punitivo del Estado de las garantías propias del sistema penal. Siendo innegable que las sanciones administrativas ostentan naturaleza punitiva, resulta de obligada observancia, al menos en sus líneas fundamentales, el esquema de garantías procesales y de defensa que nutre el principio del debido proceso, asentado principalmente en el artículo 39 de la Constitución Política, pero que a su vez se acompaña de las garantías que ofrecen los artículos 35, 36, 37, 38, 40 y 42 también constitucionales. Así, ya esta Sala ha señalado que todas esas normas jurídicas, derivadas de la Constitución Política como modelo ideológico, persiguen ni más ni menos que la realización del fin fundamental de justicia que es el mayor de los principios que tutela un Estado de Derecho, en la que se incluyen reglas –principios generales- que tienen plena vigencia y aplicabilidad a los procedimientos administrativos de todo órgano de la Administración,* ***se reitera, pues, los principios que de ella se extraen son de estricto acatamiento por las autoridades encargadas de realizar cualquier procedimiento administrativo que tenga por objeto o produzca un resultado sancionador. (…)***

*… la tendencia inequívoca de este Tribunal ha sido pronunciarse a favor de la aplicación, aunque ciertamente con variaciones, de los principios rectores del orden penal al derecho administrativo sancionador, de manera que resultan de aplicación a las infracciones administrativas* mutatis mutandis *los principios de legalidad, tipicidad y culpabilidad propios de los delitos" [[1]](#footnote-1)*

Como parte de estos principios delimitadores, se encuentran la legalidad y tipicidad, entre otros. El principio de legalidad se convierte en la reserva absoluta de ley, que somete la actuación de la Administración dentro del orden jurídico, **constituyendo infracciones y sanciones administrativas solamente las previstas como tales en una norma con rango de Ley**, ello de conformidad con el numeral 39 de la Constitución Política, que a su vez recoge el principio de tipicidad, expresado a través del aforismo latino ***"nullum crimen, nulla poena sine lege previa"***, el cual establece que nadie puede ser sancionado por una acción u omisión que no constituya infracción administrativa según la legislación vigente, **lo cual significa a contrario sensu que no toda actuación contraria al ordenamiento jurídico puede ser sancionada**, sino sólo aquella tipificada por una ley formal como infracción, exigiéndose correlativamente claridad y determinación en la descripción del tipo, además de proporcionalidad entre éste y la sanción que pudiera corresponderle, en sentido estricto, la tipicidad versa sobre la descripción legal de una conducta a la que se asociará una sanción administrativa.

Como se puede apreciar, los principios expuestos se encuentran íntimamente relacionados, asegurando que las infracciones administrativas y sus respectivas sanciones se encuentren previstas en una ley formal, garantizando el respeto a la seguridad jurídica de los administrados, y que conozcan con certeza el ámbito de lo lícito y lo ilícito, y a su vez, se elimine cualquier atisbo de arbitrariedad del órgano sancionador competente, quién sólo podrá castigar las infracciones y por ende imponer las sanciones que estén previamente establecidas en la ley, en contra de conductas que resulten jurídicamente relevantes.

Al respecto, tal y como se apuntó respecto a los principios que informan el Derecho Administrativo Sancionador, resulta al mismo tiempo aplicable, con los matices ya señalados, la Teoría del Delito, establecida para el estudio de los ilícitos penales, según la cual, toda infracción administrativa se ofrece como una acción típica, antijurídica y culpable.

Al concebir la infracción administrativa como una acción típica, antijurídica y culpable, se trata de descomponer una conducta para efectos de análisis, con el fin de establecer si efectivamente nos encontramos frente a un ilícito administrativo o ante un hecho que no ha sido valorado negativamente por el Ordenamiento Jurídico al grado de llegar a ser considerado con infracción al mismo. De esta forma, la tipicidad viene a establecer la desaprobación de la acción llevada a cabo, la antijuricidad estará referida a la calificación negativa del resultado de dicha acción, mientras que la culpabilidad señalará al responsable de la acción que se examina. Así, la afectación al bien jurídico, elemento delimitador de la potestad sancionatoria administrativa, se puede visualizar desde dos ángulos: en la tipicidad respecto al acto mismo, como acción contraria al bien jurídico y en la antijuricidad, como lesión o daño al bien jurídico, ello en términos de resultado.”[[2]](#footnote-2)

Teniendo presentes los principios aplicables al caso concreto, de seguido, este Colegiado procede a realizar el análisis sobre el tipo infraccional aplicado por la Aduana de Limón al caso concreto, correspondiente al artículo 236 inciso 10) de la LGA:

Así tenemos como norma:

*" Será sancionada con multa de quinientos pesos centroamericanos o su equivalente en moneda nacional, la persona física o jurídica, auxiliar o no de la función pública aduanera, que:*

*...*

*" 10.-No transmita, antes del arribo de la unidad de transporte, electrónicamente ni por otros medios autorizados, los datos relativos a las mercancías, los vehículos y las unidades de transporte, si se trata de un transportista aduanero, o los transmita incompletos o con errores; lo anterior con las salvedades que se establezcan reglamentariamente.” (El resaltado no es del texto)*

**Sujeto al que se dirige**: En el caso de la norma transcrita, encontramos que la misma en su encabezado se dirige a una persona física o jurídica, que bien puede ser o no auxiliar o no de la función pública aduanera. Posteriormente, en el inciso 10) del artículo analizado, la propia norma señala la condición de transportista aduanero que ha de poseer el sujeto imputado para que pueda ser considerado autor o cometer la acción en ella descrita. En el caso concreto, el recurrente **XXX** es un auxiliar de la función pública aduanera que actúa comotransportista marítimo, y como tal, se encuentra sujeto a un régimen de sujeción especial, dada su condición de “munera pubblica”. De esta forma, se tiene por cumplido en la especie el elemento subjetivo previsto por el tipo analizado, restando determinar si la conducta que se imputada se configura en el tipo y fue efectivamente desarrollada por el transportista aduanero sujeto al presente procedimiento.

**Sobre la conducta sancionada**: el tipo establece básicamente como conducta sancionada los siguientes aspectos:

* 1. **No transmita**, **antes del arribo de la unidad de transporte**, electrónicamente ni por otros medios autorizados, los datos relativos a las mercancías, los vehículos y las unidades de transporte, si se trata de un transportista aduanero.
	2. ***o* transmita** los datos relativos a las mercancías, los vehículos y las unidades de transporte**incompletos o con errores**; lo anterior con las salvedades que se establezcan reglamentariamente.

La norma sanciona el no transmitir la información en las condiciones que se establecen o que la transmisión se haga incompleta o bien que se efectúe con errores; agregando el tipo infraccional la posibilidad de que reglamentariamente se establezcan excepciones a los requerimientos de información indicados por la norma, sea que se excluyan de la aplicación del tipo determinadas conductas, siendo este el único aspecto que el legislador concibió para que pudiera ser dispuesto por vía de reglamento.

Es necesario, en aras de comprender los fundamentos fáctico-normativos por las los cuales considera este Colegiado que procede la sanción impuesta, tener claridad respecto al tipo señalado por la normativa aduanera, con el fin de no caer en la confusión en que incurre el recurrente en sus argumentos de descargo.

Según la normativa vigente, y en razón de la especial condición que posee el sujeto del presente procedimiento, como transportista marítimo coadyuvante de la función pública, éste **tiene la obligación de transmitir antes de la llegada del barco a puerto aduanero**, la información del manifiesto de carga respecto de los vehículos, unidades de transporte y mercancías que transporta, ello con base en la disposición establecida en el numeral 42 de la LGA, que en su numeral g), señala la obligación de:

*“****Transmitir, por vía electrónica o por otro medio autorizado, antes del arribo de la unidad de transporte, los datos relativos a las mercancías transportadas.*** *Esta información podrá sustituir el manifiesto de carga, para la recepción de las mercancías en las condiciones y los plazos que se establezcan por medio de reglamento.”* (El resaltado no es del original)

Esta obligación constituye el fundamento sobre el cual el legislador desarrolla la sanción prevista en el numeral 236 inciso 10), siendo tal acción de relevancia para el inicio del flujo del control de la mercancía. La normativa aduanera a su vez, señala el plazo dentro del cual ha de efectuarse la transmisión señalada, según dispone en lo que interesa el numeral 220 inciso a) del RLGA:

*“Transmisión anticipada del manifiesto de carga o Declaración de Tránsito Internacional Terrestre.**El transportista aduanero deberá suministrar a la aduana de ingreso la información correspondiente del manifiesto de carga o declaración de tránsito internacional terrestre, mediante transmisión electrónica de datos y de acuerdo con los formatos que defina la Dirección General de Aduanas.*

*Esta información se suministrará en los siguientes plazos:*

*(Así reformado el párrafo anterior por el artículo 2 del decreto ejecutivo N° 33359 del 14 de setiembre de 2006)*

*a.* ***Tratándose de tráfico marítimo, la información se deberá transmitir con una anticipación mínima de cuarenta y ocho horas del arribo del vehículo al puerto aduanero.*** *Si la duración del transporte entre el puerto de salida y el de destino se cumpliere en plazos más cortos, la transmisión deberá efectuarse al menos con una anticipación igual a esos plazos. (…)* (El resaltado no es del original)*” [[3]](#footnote-3)*

De esta forma, tenemos que el Ordenamiento Jurídico Aduanero le establece a los transportistas aduaneros, **la obligación de transmitir, electrónicamente y de forma anticipada, los datos relativos al manifiesto de carga**, siendo este el documento que contiene la lista de las mercaderías que constituyen el cargamento del medio de transporte.[[4]](#footnote-4) Dicha obligación se complementa con la posibilidad de rectificar y corregir los errores de la información transmitida en dos momentos distintos: antes del arribo del medio de transporte y después de finalizada la descarga del medio de transporte, aspectos que se desarrollarán más adelante y que por las razones que se expondrán, no resultan aplicables al caso concreto, por lo que no influyen en la responsabilidad que se le imputa al recurrente, por el ilícito infraccional que se configura en la especie.

Para el caso concreto, está demostrado en expediente, y es aceptado en forma pacífica y expresa por parte del transportista marítimo **XXX**, quien solicita la inclusión de los datos que se dirán, que **éste transmitió** antes de la llegada de la unidad de transporte la información relativa a la mercancía, los vehículos y las unidades de transporte **con errores**, porque se omitió en el **momento específico y legalmente señalado**,incluir cuatro contenedores asociados al Conocimiento de Embarque número **XXX:** **XXX**,con 996 bultos de suero de leche, cada uno, mercancía que arribó a puerto aduanero el día 23 de marzo de 2008 en el Vapor XXX, del manifiesto número **XXX**.[[5]](#footnote-5)

Nótese que la información que se omitió transmitir, no era desconocida por el sujeto pasivo del presente procedimiento o que bien no se pudiera corroborar con anterioridad al arribo de la unidad de transporte por una limitante física, como manifiesta éste en sus argumentos de descargo, por el contrario, la misma formaba parte del documento base de dicho transporte, sea del manifiesto de carga número XXX y por endeera de pleno conocimiento del transportista marítimo, según se comprueba de la inclusión en el sistema informático Tica de los contenedores señalados, como parte de la mercancía asociada al manifiesto de carga citado (ver hecho probado 2), así como de las manifestaciones expresas del recurrente; lo que se dio en la especie, fue un evidente y reconocido error por parte del transportista marítimo **XXX**,al momento de transmitir la información correspondiente al citado documento base, omitiéndose la trasmisión de cuatro de los contenedores asociados al conocimiento de embarque número **XXX**, ya que según sus propias palabras (ver folio 1), la inclusión de cita se requiere *“ya que a la hora de incluir la información en el Sistema de Aduana* ***por error se (sic) omitió dicho contenedor*** *(…) ”*

El tipo por el que se pretende sancionar al transportista marítimo **XXX** es claro, siendo que la conducta prevista por el mismo, se configura desde el momento en que se omite transmitir o se transmite de forma incompleta o con errores, los datos relativos al manifiesto de carga.[[6]](#footnote-6) Así, en razón de lo expuesto, se comprueba fehacientemente que la conducta llevada a cabo por el recurrente, en el ejercicio de sus funciones, resulta típica en relación a la infracción acusada por la Administración Activa; siendo necesario, a efectos de continuar con el análisis señalado al inicio del presente apartado, y por ende para determinar la procedencia de la sanción impuesta, verificar la antijuridicidad de la conducta desplegada por el sujeto pasivo.

La antijuridicidad constituye la segunda etapa de la teoría del delito, la cual resulta procedente una vez que se ha comprobado que el hecho imputado, efectivamente encuadra en un tipo infraccional administrativo, situación que debe analizarse en cada caso concreto; así, se considera antijurídica toda aquella conducta que contradiga el Ordenamiento Jurídico, salvo que se esté en presencia de una situación, en donde se faculta para actuar en contra de la norma específica:

*“La realización del tipo no es suficiente, como vimos para establecer la ilicitud del comportamiento. Esta requiere que la realización del tipo no esté especialmente autorizada, es decir que sea antijurídica. En otras palabras, la cuestión de la antijuricidad no es otra que la de saber si la realización del tipo está o no amparada por una causa de justificación.*

*En caso de la no concurrencia de ninguna causa de justificación, se está en presencia de una conducta antijurídica y, por ello, se tendría que avan­zar al siguiente estadio de la teoría del delito, el cual es el de la constatación de la culpabilidad de la persona acusada.”[[7]](#footnote-7)*

En este sentido, el recurrente afirma encontrarse ante una salvedad, que le permite actuar conforme lo realizó en el presente asunto y por ende solicitar la inclusión, en el Conocimiento de Embarque número **XXX**, de los contenedores números **XXX**,que amparan cada uno 996 bultos de suero de leche, del manifiesto de carga número **XXX**, sin que exista responsabilidad de su parte.

Al respecto, ha de tenerse presente, tal y como ya se indicó previamente, que la propia normativa aduanera en efecto establece la posibilidad de realizar rectificaciones de los datos transmitidos electrónicamente en dos momentos diversos, los cuales se analizan a continuación, a fin de evidenciar cómo, al elenco de hechos que constituyen el cuadro fáctico de la presente imputación, no le resultan aplicables tales disposiciones y que muy por el contrario, la conducta señalada por el tipo se configuró sin que exista justificante alguna.

El primero de dichos momentos, se configura antes del arribo del medio de transporte a la aduana de ingreso, según lo dispuesto por el artículo 79 ter de la LGA:

***“Rectificación del manifiesto. El transportista podrá rectificar los datos del manifiesto relativos al número y a la descripción de los bultos (clase, marcas, numeración y peso), en cualquier momento antes de la llegada del medio de transporte a la jurisdicción de la aduana de ingreso.*** *Los demás datos del manifiesto y/o conocimientos de embarque o guías aéreas, podrán rectificarse en cualquier momento antes de destinar las mercancías a uno de los regímenes aduaneros"*. (El resaltado no es del original)[[8]](#footnote-8)

Tal posibilidad de rectificación, es reforzada por el artículo 220 del RLGA, que en lo que interesa indica:

**“Transmisión anticipada del manifiesto de carga o Declaración de Tránsito Internacional Terrestre.** El transportista aduanero deberá suministrar a la aduana de ingreso la información correspondiente del manifiesto de carga o declaración de tránsito internacional terrestre, mediante transmisión electrónica de datos y de acuerdo con los formatos que defina la Dirección General de Aduanas.

Esta información se suministrará en los siguientes plazos:

a. Tratándose de tráfico marítimo, la información se deberá transmitir con una anticipación mínima de cuarenta y ocho horas del arribo del vehículo al puerto aduanero. Si la duración del transporte entre el puerto de salida y el de destino se cumpliere en plazos más cortos, la transmisión deberá efectuarse al menos con una anticipación igual a esos plazos.

(…)

La información transmitida en forma anticipada deberá indicar, adicionalmente la fecha y hora estimada de arribo o llegada del vehículo al país.

En estos casos el transportista aduanero, **previo a la conformación de la fecha y hora efectiva de arribo y antes de inicio de la descarga deberá, cuando corresponda, rectificar la información del manifiesto de carga transmitido anticipadamente cuando se trate de incluir o eliminar conocimientos de embarque.**

Tratándose de otro tipo de errores, el transportista deberá presentar a la autoridad aduanera la solicitud escrita de corrección y las justificaciones del caso, siempre y cuando los errores se deduzcan o evidencien de la transmisión de datos o de la documentación presentada.” (El resaltado no es del original)

Con base en las normas supra señaladas, el transportista aduanero podrá efectuar la rectificación de la información transmitida, en forma automática y por medio del sistema informático Tica, en cualquier momento y las veces que considere necesarias, siempre y cuando se realice con anterioridad al arribo del medio de transporte; **correcciones que son permitidas por la legislación aduanera, y por ende no son sancionables**, **siempre y cuando se realicen de forma ajustada a la normativa señalada**. Nótese como, para el caso concreto, el recurrente no ejerció la posibilidad de realizar la rectificación de la información transmitida erróneamente, bajo el supuesto descrito; a los efectos, se tiene que la mercancía arribó a puerto en fecha 23 de marzo de 2008, mientras que la solicitud de inclusión visible a folio 1 del expediente, se presentó posteriormente hasta el día 24 de abril de 2008, siendo que la misma no se ajusta a los parámetros señalados por el propio Ordenamiento Jurídico, y por lo tanto no logra justificar la conducta típica del recurrente, en relación a la infracción de marras.

El segundo momento para realizar las rectificaciones de la información transmitida, viene delimitado temporalmente desde que finaliza la descarga del medio de transporte y con anterioridad a que se destinen las mercancías a cualquier régimen aduanero, esto es, en razón de haberse encontrado diferencias entre la información transmitida y efectivamente consignada en el manifiesto de carga, en relación a los resultados que arroje la descarga de la mercancía; es en este momento donde tienen lugar las figuras denominadas “faltantes y sobrantes de bultos”, tratadas por el numeral 81 de la LGA:

***“Bultos faltantes y sobrantes.*** *Cuando al finalizar la descarga del medio de transporte,* ***resulten más o menos bultos respecto de la cantidad declarada en el manifiesto o documento equivalente y así lo verifique y transmita el auxiliar receptor de la mercancía, el transportista deberá justificar ante la aduana de control el faltante o el sobrante de bultos, dentro del plazo máximo de un mes contado a partir de finalizada la descarga.***

*Si faltan bultos, la aduana aceptará la justificación solo cuando se demuestre fehacientemente que las mercancías:*

*a) No fueron cargadas.*

*b) Se perdieron en accidente.*

*c) Fueron descargadas en lugar distinto.*

*d) Quedaron a bordo del medio de transporte, por error.*

*e) La falta de las mercancías se produjo por caso fortuito o fuerza mayor.*

*De sobrar bultos, se aceptará la justificación cuando el transportista demuestre que las mercancías estaban destinadas a otro puerto o aeropuerto. En caso contrario, las mercancías causarán abandono a favor del Fisco; en tal situación, el consignatario no podrá disponer de las mercancías.*

***Cuando el transportista no pueda justificar ninguna de las situaciones anteriores, incurrirá en las sanciones correspondientes, sin perjuicio de la responsabilidad por los delitos o las infracciones previstos en esta Ley.***

*Cuando el transportista haya recibido los contenedores cerrados con los dispositivos de seguridad, la responsabilidad de justificar los bultos sobrantes o faltantes recaerá en el exportador o embarcador.*

*Para los efectos de este artículo, la justificación correspondiente deberá ser emitida por el representante legal del transportista en el puerto de embarque, mediante documento otorgado ante notario público del lugar y debidamente legalizado, por medio del procedimiento consular o del representante legal en el país, acreditado ante la Dirección General de Aduanas.”* (El resaltado no es del original)[[9]](#footnote-9)

Nótese que, para que se configure la situación prevista por la norma transcrita, ha de existir una diferencia, ya sea de más o menos bultos, respecto de la cantidad consignada en el manifiesto de carga o documento equivalente, en relación a la que se compruebe al momento de la descarga, situación que no es la desarrollada en la presente litis, dado que la conducta que se reprocha no versa sobre si el manifiesto de carga hiciera o no referencia a los contenedores que solicitó incluir el recurrente, sino que, muy por el contrario, se reprocha el hecho de que los datos respecto a los mismos no fueron transmitidos correctamente, aún y cuando dicha información sí se encontraba contenida en el manifiesto de carga número **XXX**,hecho que es aceptadopor el recurrentedesde elmomento mismo de aceptar el acaecimiento de un error de su parte, al reconocer expresamente que la omisión referente a los contenedores números **XXX**, **se debió a un error de inclusión de dicha información, al momento de efectuar la transmisión**, situación que se verifica por medio de las impresiones de las pantallas del sistema informático Tica visibles de folio 85 a 90, donde se asocian dichos contenedores con el manifiesto de carga de cita.

Así, en el caso concreto no resulta relevante el tema de los sobrantes o faltantes, puesto que la conducta reprochable radica en haber transmitido con errores la información contenida en el documento base.

Debe este Tribunal indicar, que lo señalado por el recurrente en sus manifestaciones de descargo, respecto de la operativa del proceso de ingreso de una mercancía, y en concreto respecto a las posibilidades de corrección de un manifiesto de carga ya sea antes o después del arribo de la unidad de transporte, es plenamente compartida por este Colegio, tal y como se desarrolló supra, pues efectivamente son aspectos previstos en la normativa aduanera dentro del proceso de ingreso de las mercancías, pero que no constituyen el fundamento a la sanción que hoy se conoce, ya que un aspecto es cómo se puede llevar a cabo el ingreso de la mercancía a territorio nacional y los mecanismos previstos para que la documentación que la respalda se encuentre en el Sistema de Información Tica, debiendo realizar las correcciones que sean pertinentes y, otro muy distinto es, lo relacionado con el **régimen de responsabilidad** por cometer determinados errores, que también fue previsto en la normativa aduanera para el auxiliar de la función pública aduanera.

En el caso en estudio, lo que se le imputa al transportista es que **no trasmitió correctamente los datos del manifiesto de carga**, pues como se detalló líneas atrás, **en el caso existe un error en los datos transmitidos**, hecho que se encuentra previsto dentro del régimen sancionador de la Ley General de Aduanas. No está en cuestionamiento el procedimiento de ingreso, ya que la propia Aduana al constatar el error cometido por el transportista procede a autorizar la corrección del mismo.

En ese sentido el auxiliar, de acuerdo con la normativa aduanera puede corregir o rectificar los errores del manifiesto de carga por medio de envíos o mensajes al sistema informático cuantas veces lo estime conveniente siempre y cuando dicha corrección se realice **antes de la llegada** del medio de transporte a la jurisdicción de la aduana de ingreso. Sin embargo, una vez que la unidad de transporte arriba al puerto aduanero, las correcciones que se requieran realizar, deberán ser solicitadas a la Aduana y ésta debe autorizarlas. En el asunto que nos ocupa, estamos ante una solicitud de corrección, que realiza el transportista ante la Aduana para que se corrija la información transmitida, una vez arribada la unidad de transporte, justificando dicha corrección en un error involuntario, dando base al procedimiento sancionatorio que hoy se revisa y sobre el cual la Aduana impone una sanción.

Con base en las razones expuestas, se determina que la conducta imputada no solamente es típica, **sino que se establece fehacientemente su antijuridicidad**, sea la contradicción de la misma respecto al Ordenamiento Jurídico, dada la inexistencia de una causal de justificación para la actuación del transportista marítimo.

Resta únicamente analizar las cuestiones relacionadas con las circunstancias específicas que concurrieron en el sujeto activo de la imputación, en el momento de la comisión del hecho que ya ha sido previamente calificado como típico y antijurídico, sea, resta analizar el grado de reproche de la conducta del transportista marítimo **XXX**. Como se indicó, se ha demostrado en autos que en efecto el recurrente incumplió con su obligación de transmitir el conocimiento de embarque sin errores, adecuándose su conducta al tipo establecido en el artículo 236 inciso 10) de la LGA, sin que exista causal alguna de justificación, por lo que debemos entonces analizar si tal actuación le resulta atribuible a título de dolo o de culpa, es decir, debemos determinar si la misma constituye una conducta “reprochable”, toda vez que nadie puede ser sancionado, si previamente no se demuestra su culpabilidad, lo que en doctrina se conoce como el elemento subjetivo de la conducta.

Se debe entonces, realizar una valoración subjetiva de la conducta del posible infractor, determinando la existencia del dolo o la culpa en su actuación. El dolo es la voluntad deliberada de cometer una infracción al Ordenamiento Jurídico a sabiendas de la ilicitud de tal actuación. Por su parte, se coincide en la existencia de la culpa cuando obrando sin intención y sin la diligencia debida se causa un resultado dañoso, previsible y penado por ley. Así tenemos, entre las formas de culpa el incumplimiento de un deber (negligencia) o el afrontamiento de un riesgo (imprudencia).

En el caso concreto, no podemos hablar, al no estar demostrado, de la existencia de una acción dolosa por parte del auxiliar de la función pública aduanera **XXX** , por lo que el error en los datos que transmite, constituye una negligencia de quien tenía la obligación transmitir correctamente los datos del manifiesto de carga antes de la llegada de la unidad de transporte a puerto aduanero, conforme al documento base. Y siendo que dentro de la normativa aduanera no existe disposición alguna en materia sancionatoria acerca del elemento subjetivo en los ilícitos tributarios, debe recurrirse de manera supletoria al Código de Normas y Procedimientos Tributarios en su artículo 71, mismo que al efecto señala:

 *“Artículo 71. Elemento subjetivo de los hechos ilícitos tributarios. Los hechos ilícitos tributarios únicamente son sancionables si son realizados con dolo o culpa, incluso a título de mera negligencia en la atención del deber de cuidado que ha de observarse en el cumplimiento de las obligaciones y los deberes tributarios*

**Debe en este punto hacerse referencia al alegato del recurrente, sobre la aplicación del artículo 231 de la LGA, quien estima que debe eximírsele de responsabilidad, ya que en su criterio en autos no se ha demostrado la existencia de incidencia fiscal, siendo que este aspecto debe ser rechazado, dado que es claro que los hechos analizados supra y que constituyen la omisión del transportista marítimo** XXX **evidentemente incidieron en el efectivo control que debe ejercer la Administración Aduanera sobre el ingreso de unidades de transporte, específicamente en las funciones de dicho control que se han delegado o se permite realizar a los administrados mediante la figura del auxiliar de la función pública. En razón de lo señalado, el omitir transmitir correctamente la información del manifiesto de carga antes del arribo de las mercancías a puerto aduanero, vulnera el control aduanero en cuanto a la condición en que se reciben las unidades de transporte, la que debe ser manifestada en el documento de arribo. Por lo que su incumplimiento claramente incide en ese efectivo control que debe ejercerse y que a la larga tiene también una indudable connotación fiscal en caso de pérdida de las mercancías. Por ello no es dable en el caso la aplicación de la eximente contenida en el numeral 231 de la LGA de cita.**

En consecuencia estima este Tribunal que con base en las consideraciones precedentes de conformidad con la conducta negligente del auxiliar de la función pública **XXX,** al demostrarse que no transmitió en fecha 19 de marzo de 2008, la información referente al conocimiento de embarque número **XXX**,que ampara los contenedores números **XXX** con 996 bultos de suero de leche, cada uno, mercancía que arribó a puerto aduanero el día 23 de marzo de 2008 en el Vapor XXX, manifiesto número **XXX**, error u omisión que provocó que la autoridad aduanera tuviera que incluir en las bases de datos del Sistema TICA la información indicada y posibilitar de esa forma la continuación de los trámites aduaneros, por lo que lo procedente es declarar sin lugar el recurso y confirmar lo actuado por la Aduana en la especie.

# POR TANTO

Con fundamento en el artículo 104 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano, artículos 198, 205 a 210 de la Ley General de Aduanas, por mayoría este Tribunal resuelve declarar sin lugar el recurso de apelación y se confirma la resolución recurrida. Se da por agotada la vía administrativa. Remítase los autos a la oficina de origen. Voto salvado del Lic. Reyes Vargas quien declara inadmisible el recurso. También salvan el voto los licenciados Villalobos Orozco, Contreras Briceño y Velázquez Díaz quienes declaran con lugar el recurso y revocan la sanción impuesta.

**Notifíquese al recurrente por medio de sus asistentes acreditados ante la Aduana de Limón, tal y como lo solicitó en autos, y a la Aduana de Limón al medio disponible.**

**Loretta Rodríguez Muñoz**

**Presidente**

**Shirley Contreras Briceño Franklin Velázquez Díaz**

**Alejandra Céspedes Zamora Xinia Villalobos Orozco**

**Elizabeth Barrantes Coto Dick Reyes Vargas**

**Rocío Castillo Mora Arturo Zúñiga Carvajal**

Voto reservado del licenciado Reyes Vargas**.** **No comparte el suscrito lo resuelto y por ello salvo mi voto el que sustento en las siguientes consideraciones:**

Es claro en la legislación que, el Tribunal Aduanero Nacional resulta jerarca impropio respecto del Servicio Nacional de Aduanas única y exclusivamente en materia técnica aduanera, estándole excluida la materia administrativa, estatutaria, y de responsabilidad.

Ahora bien, no comparte el suscrito que todo acto que en materia técnica aduanera dicte el Servicio Nacional de Aduanas tenga alzada ante el Tribunal Aduanero Nacional. En efecto en conformidad con el artículo 102 del CAUCA III (principio de taxatividad recursiva) tales actos únicamente tienen los recursos que señale la legislación nacional y la nuestra congruente con ello no estatuye en los artículos 230 a 234 recurso alguno para ante el Tribunal Aduanero.

Por lo anterior y dado que en materia de infracciones se ha otorgado competencia al Servicio de Aduanas para sancionar las administrativas y tributarias pero sujetándole a dos procedimientos distintos según la naturaleza de la sanción. Así, dispone el artículo 234 un procedimiento sumario, para aquellas cuya sanción sea multa; y el ordinario para los hechos sancionables con suspensión.

Resulta que es en el procedimiento ordinario en donde se prevé la alzada para ante el Tribunal Aduanero (art. 204) mas no sucede igual en tratándose del procedimiento sumario regulado en el artículo 234. Más aún, el artículo 192 párrafo primero expresamente dispone la inaplicabilidad de la fase recursiva del procedimiento ordinario a otros de distinta naturaleza.

Ahora bien, dado que el presente procedimiento lo es uno sumario y que en razón de los artículos 88, 92 y 93 citados hemos de estarnos al principio de taxatividad recursiva y puesto que el numeral 234 no prevé recurso alguno, debe el presente ser declarado inadmisible. Debe la parte ante la inconformidad de lo resuelto acudir en la misma vía administrativa al procedimiento ordinario con el fin de que en un proceso de pleno o de conocimiento se revise lo actuado, en su defecto entender que al no existir ulterior recurso esta expedita la vía para acudir al órgano jurisdiccional competente.

**Dick Rafael Reyes Vargas**

**Voto salvado de los Licenciados Velázquez Díaz, Villalobos Orozco y Contreras Briceño:** Nos separamos los suscritos de la mayoría en el presente caso, que corresponde a la sentencia número **54-2011**, toda vez que no compartimos la decisión de declarar sin lugar el recurso y confirmar la resolución recurrida, sino que por el contrario consideramos que en el presente caso se debe **declarar con lugar el recurso de apelación interpuesto y revocar la sanción impuesta,** yaque estimamos que las supuestas irregularidades que se atribuyen a la empresa recurrente, por las circunstancias que prevalecen en el caso que en esta oportunidad se analiza, no resultan sancionables, puesto que no concurren en la especie los presupuestos de hecho que hagan antijurídica la conducta y por ende no permiten la reprochabilidad de la misma así como que tampoco surja la consecuencia jurídica sancionatoria, posición que ya se ha sostenido en la sentencia 030-2011 y en el voto salvado de la sentencia 001-2011 y en la nota de la sentencia 031-2011. Lo anterior con base en las siguientes razones:

Como se indica en el cuerpo de la sentencia, en el presente caso estamos ante la imposición de la sanción de multa prevista por el artículo 236 inciso 10 de la LGA, que castiga con una multa de quinientos pesos centroamericanos al transportista aduanero que:

*“10. No transmita, antes del arribo de la unidad de transporte, electrónicamente ni por otros medios autorizados, los datos relativos a las mercancías, los vehículos y las unidades de transporte,* ***si se trata de un transportista aduanero****, o los transmita incompletos o con errores; lo anterior con las salvedades que se establezcan reglamentariamente. “ (el resaltado es nuestro).*

En la especie, se impuso dicha multa, rebajada en un 75% según los términos del artículo 233 de la misma ley, a la empresa recurrente, por cuanto la Aduana considera que adecuó su conducta a los supuestos fácticos previstos en el ordinal trascrito, toda vez **que el transportista marítimo no transmitió en fecha 19 de marzo del 2008, la información referente al Conocimientos de Embarque N° XXX, que ampara los contenedores XXX con 996 bultos de suero de leche, cada uno, correspondientes al manifiesto de carga número** XXX**.**

Lo primero que debe indicarse, que es la premisa básica de la cual consideramos debe partir el análisis del presente asunto, y que además constituye un hecho no controvertido en expediente, es que la empresa recurrente **XXX,** es un Auxiliar de la función pública aduanera, y como tal tiene un régimen de sujeción especial, puesto que como ha indicado la Sala Constitucional, analizando la figura del auxiliar de la función pública aduanera, concretamente del transportista aduanero, en sentencia 2003-11926 del 23 de octubre de 2003:

***“III.- …****En el Derecho Administrativo se denomina "munera pubblica" al sujeto privado que ejerce, permanente o transitoriamente, funciones o competencias públicas cuando han sido previamente habilitados legal o contractualmente convirtiéndose en vicarios de la respectiva administración pública. El munera pubblica a diferencia del funcionario público actúa a nombre y por cuenta propia o de terceros y no de la Administración Pública que auxilia. La Ley General de Aduanas establece en su Título III que son munera pubblica o auxiliares de la función pública aduanera "…las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que habitualmente efectúan operaciones de carácter aduanero, en nombre propio o en representación de terceros ante el Servicio Nacional de Aduanas". El munera pubblico está sujeto a una relación de sujeción o subordinación especial por lo que tiene una serie de obligaciones y deberes que debe cumplir y observar a cabalidad. En este sentido, el numeral 30 de la Ley General de Aduanas le establece un elenco de obligaciones básicas, entre las que destacan, para el caso concreto, la de "d) Efectuar las operaciones aduaneras por los medios y procedimientos establecidos, de acuerdo con el régimen aduanero correspondiente" y h) Cumplir con las demás obligaciones que les fijan esta ley y sus reglamentos y con las disposiciones que establezca la autoridad aduanera mediante resolución administrativa o convenio".*

Es decir, *“...No se trata del ejercicio de cualquier actividad comercial o empresarial sino que se refiere a una labor de coadyuvancia con los órganos de la Administración Pública en la gestión pública aduanera y que se les ha delegado por parte del Estado en razón del cumplimiento de una serie de requisitos previos que así lo permiten...*”.Véase voto N° 2002-00843 del 30 de enero del 2002.

Partiendo de ello, no cabe duda de que la empresa recurrente como una de las obligaciones básicas que le impone no sólo la normativa nacional (artículo 42 inciso g de la LGA y artículo 220 del RLGA), sino también la legislación comunitaria (artículos 14 inciso d y e y 18 del CAUCA, 37 inciso b del RECAUCA), vigentes al momento de los hechos, le corresponde transmitir de manera electrónica y anticipada al arribo de la unidad de transporte al país, la información relativa a las mercancías que transporta, y que corresponde a la información del manifiesto de carga[[10]](#footnote-10), **siendo que en tesis de principio, al haber transmitido erróneamente la información referente al Conocimiento de Embarque N° XXX, respecto a los contenedores XXX con 996 bultos de suero de leche, cada uno, correspondientes al manifiesto de carga número** XXX**, el transportista adecúa su conducta a lo preceptuado por la norma citada, sin perjuicio del análisis posterior que se realizará, por lo que habría incumplido con su obligación de transmitir correctamente la información establecida por el artículo 218 inciso f) y h) del RLGA citado.**

Bajo este entendimiento, en efecto, resulta sancionable con la multa establecida en el artículo 236:10 citado, como en reiteradas ocasiones lo ha sostenido este Tribunal, analizando las circunstancias particulares y concretas de cada asunto sometido al conocimiento del Colegiado, cuando se demuestra que en efecto no se transmitió por parte del transportista, la información correspondiente antes del arribo de la unidad de transporte, o bien, cuando habiéndola transmitido, se haya realizado la transmisión de manera incompleta o con errores, que son supuestos también tipificados en la norma de referencia, como se aduce por parte de la aduana y de la sentencia de mayoría, ocurrió en el presente caso.

Sin embargo, en los casos concretos en los que el Tribunal ha sancionado, ha respetado los principios del Derecho Penal, aplicables en materia sancionatoria, con los matices respectivos. En efecto, tal y como también se señala en la sentencia de mayoría ha sido reiterado el criterio jurisprudencial de este órgano de alzada en el sentido de que no sólo debe analizarse la norma sancionatoria como tal, a fin de determinar si la especie fáctica que conoce el Tribunal, encuadra dentro de la norma aplicada, sino que es esencial, el examen de las actuaciones administrativas, desde el punto de vista del respeto de los derechos constitucionales y legales del afectado, pues estamos ante una manifestación directa del ejercicio de la Potestad sancionadora de la Administración, la cual puede definirse como *"una potestad de signo auténticamente represivo, que se ejercita a partir de una vulneración o perturbación de reglas preestablecidas" (2”[[11]](#footnote-11)).*

En relación con este tema, actualmente es generalizado el criterio y así lo ha reiterado este Tribunal desde su creación, que en el ámbito del Derecho Sancionador Administrativo, resultan aplicables los principios del Derecho Penal, con algunos matices, en la medida de que en ambos casos se trata de la afectación de la esfera de libertad de los administrados en razón del proceder del Poder Público, de tal suerte que la validez de las sanciones administrativas está condicionada a que hayan sido impuestas por una autoridad imparcial y que el procedimiento para su aplicación haya respetado el derecho de defensa del administrado -debido proceso-, además de los principios de legalidad, irretroactividad, *non bis in idem*, entre otros, que resultan igualmente aplicables al Derecho Administrativo Sancionatorio[[12]](#footnote-12).

Más recientemente y analizando una sanción impuesta por las autoridades aduaneras, la Sección Sexta del Tribunal Contencioso Administrativo, en sentencia Nº 4547-2010, dictada a las quince horas del tres de diciembre de dos mil diez, sobre este tema que venimos comentando señaló:

***“III.-***

***SOBRE EL EJERCICIO DE LA POTESTAD SANCIONATORIA ADUANERA.***

*De pleno inicio, este órgano jurisdiccional estima oportuno referirse al derecho administrativo sancionatorio y el conjunto de principios que lo rigen. El Derecho Administrativo Sancionatorio se entiende como el conjunto de disposiciones mediante las cuales la administración estatal, encargada de favorecer el bienestar público, vincula a la trasgresión de una disposición administrativa como supuesto de hecho, una pena o sanción administrativa, como efecto condicionado. La propia evolución del Derecho Administrativo permite su desarrollo y posterior autonomía, según lo establece el canon 9 inciso primero de la Ley General de la Administración Pública. Desde este plano, el derecho administrativo sancionatorio, como ramificación del Derecho Administrativo, ha sido objeto de esta evolución. Si bien en su momento, participaba de la aplicación de los principios propios del Derecho Penal, lo cierto del caso es que en la actualidad, esos postulados son utilizables dentro del procedimiento administrativo pero de manera matizada, ergo, no son atinentes al ejercicio administrativo en su plenitud. Lo anterior se justifica en la naturaleza diversa que se presenta entre la potestad sancionatoria penal y la administrativa. Sobre la aplicación de estos criterios y las diferencias existentes en ambas materias, ya ha dado cuenta la Sala Constitucional, entre otras, en las resoluciones No. 8193-2000, 5653-93, 3929-95 y 10198-01. Conforme a lo expuesto, es claro que la implementación dentro del procedimiento administrativo sancionatorio de los diversos principios que corresponden al ius puniendi penal, no es plena, sino solo parcial en aquellos aspectos que resulten armónicos con la dinámica propia de la instancia administrativa y que se corresponden con la máxima del debido proceso, principio inclaudicable en esta materia. Lo anterior dado que por sus propias particularidades, no puede equiparse como un todo al proceso penal, el cual, tiene fines diversos. Desde luego que en orden a lo expuesto por la Sala Constitucional, esa graduación no puede vaciar el contenido de los principios básicos del régimen sancionatorio. A fin de cuentas, la actuación pública debe respetar el debido proceso, constitucionalmente tutelado. Para ello ha de tenerse claro que el Derecho Administrativo sancionador es punitivo en cuanto como consecuencia jurídica, impone sanciones o reprimendas administrativas, pero en definitiva, no tiene todas las connotaciones del proceso penal, pues carece del alcance desvalorativo que merecen las conductas que, además de ser ilícitas, son incuestionables e intolerablemente injustas. De ahí que para los efectos del presente fallo, ha de tenerse claro que en la tramitación de un procedimiento sancionador aduanero, no resultan plenamente aplicables todos los principios del sancionador penal, sino solo aquellos que resulten de posible uso en aquel primero, para lo cual debe ponderarse su finalidad y particularidades propias…”.*

Dentro de esta línea, debemos continuar con nuestro análisis, agregando un elemento adicional, y que es fundamental para la decisión del presente asunto, y es el hecho de que de igual forma que el legislador le estableció al transportista aduanero la obligación de transmitir de manera electrónica y anticipada el manifiesto de carga, antes del arribo de la unidad de transporte al país, y de hacerlo de manera completa y sin errores, **también la legislación faculta o permite al transportista la posibilidad de hacer las correcciones o rectificaciones a la información transmitida, que sean pertinentes**, para lo cual se establecen **dos momentos diversos en los que se podrán efectuar tales rectificaciones** a los cuáles nos referimos de seguido, tratando de enumerar las etapas principales del procedimiento con el fin de aclarar nuestra posición en este caso:

1. **Rectificaciones realizadas antes del arribo del medio de transporte al país**
2. Tal y como hemos señalado, la legislación obliga al transportista a transmitir de manera anticipada y electrónica, dentro de plazos establecidos, (antes del arribo del medio de transporte al país), la información del manifiesto de carga a la aduana de ingreso.(ver artículo 42:g) de la LGA, artículo 220 del RLGA; artículos 14: d) y e) y 18 del CAUCA; 37: b) del RECAUCA)
3. De igual forma, el transportista deberá transmitir la información relacionada con la fecha y hora estimada de arribo o llegada del vehículo al país (ver artículo 220 RLGA).
4. Por su parte, a efectos de la aplicación e implementación práctica de la normativa en el sistema informático Tic@, el Manual del Procedimiento de Ingreso y Salida de Mercancías, Vehículos y Unidades de Transporte[[13]](#footnote-13), oficializado por la DGA, viene a establecer y aclarar cuál es el momento que se debe considerar **como de “arribo a bahía” en ingreso marítimo[[14]](#footnote-14), “arribo del medio de transporte”[[15]](#footnote-15), en todas las modalidades de ingreso,** así como la “**forma” y el “momento” en que se considera oficializado el manifiesto de carga** y “**quiénes” son las autoridades responsables** de incluir tal información en el sistema.
5. Dentro de este orden tenemos entonces que en el:

**Tráfico marítimo:** es responsabilidad de la autoridad portuaria comunicar a la aplicación informática la fecha y hora de ingreso del medio de transporte **a bahía,** que para todo efecto se tendrá como la fecha en que la aplicación informática deja de procesar en forma automática los mensajes de corrección enviados por el transportista aduanero sobre la información del manifiesto de carga, la del de arribo al país del medio de transporte, que es la misma fecha de recepción del vehículo, unidades de transporte y sus mercancías, según los términos del artículo 222 del RLGA, supra citado. Este último registro es el momento en que se produce **la oficialización del manifiesto de carga**: cuando se registra la fecha y hora de arribo al puerto aduanero o de efectivo atraque en la aplicación informática**.[[16]](#footnote-16)**

**Tráfico aéreo:** es responsabilidad del gestor interesado o la autoridad aeroportuaria comunicar a la aplicación informática la fecha y hora oficial de arribo que corresponde al inicio de la descarga. Este es el momento en que se produce la **oficialización del manifiesto de carga**: cuando se registra la fecha y hora de arribo al puerto aduanero en la aplicación informática.

**Tráfico Terrestre:** es responsabilidad de la autoridad aduanera registrar en el sistema informático **la fecha real de arribo.** Para todo efecto, dicha fecha será ladel registro en la aplicación informática del ingreso de la UT por parte del funcionario aduanero responsable del control de portones. Este es el momento en que se produce **la oficialización del manifiesto de carga o de la información de la DTI:** con el registro en la aplicación informática del ingreso de la UT por parte del funcionario aduanero responsable del control de portones.

Tenemos entonces que la legislación permite al transportista aduanero que realiza la transmisión del manifiesto de carga, realizar tantas correcciones o rectificaciones a la información transmitida, como sean necesarias, por medio del envío de mensajes al mismo sistema informático, siendo que en estos casos la validación de la información la realiza automáticamente el sistema, toda vez que aún no ha sido registrado el ingreso del buque a bahía en el caso marítimo o el efectivo arribo o llegada del medio de transporte al país, en los casos aéreo o terrestre. Es decir, es posible que el transportista realice correcciones a la información inicialmente transmitida, siempre y cuando ello se haga antes de que las autoridades responsables registren en el sistema informático, la fecha y hora de ingreso a bahía o de arribo del vehículo, las unidades de transporte y las mercancías, en cuyo caso el mismo sistema acepta y valida automáticamente la corrección, porque no estaría en ese momento registrada la fecha de ingreso a bahía u oficializado el manifiesto de carga o la información de la DTI en su caso, sin que ello resulte o constituya un quebranto del régimen jurídico aduanero del que se puede generar algún tipo de responsabilidad para el transportista. En efecto, el artículo 79 ter de la LGA y el artículo 220 del RLGA, disponen en lo que interesa:

***“Artículo 79 ter.—Rectificación del manifiesto.*** *El transportista podrá rectificar los datos del manifiesto relativos al número y a la descripción de los bultos (clase, marcas, numeración y peso),* ***en cualquier momento antes de la llegada del medio de transporte a la jurisdicción de la aduana de ingreso****. Los demás datos del manifiesto y/o conocimientos de embarque o guías aéreas, podrán rectificarse en cualquier momento antes de destinar las mercancías a uno de los regímenes aduaneros".*  *(Así adicionado por el artículo 2° de la Ley N° 8373 de 18 de agosto de 2003). (el resaltado es nuestro)*

*“Artículo 220.—****Transmisión anticipada del manifiesto de carga o Declaración de Tránsito Internacional Terrestre.*** *El transportista aduanero deberá suministrar a la aduana de ingreso la información correspondiente del manifiesto de carga o declaración de tránsito internacional terrestre, mediante transmisión electrónica de datos y de acuerdo con los formatos que defina la Dirección General de Aduanas…*

***La información transmitida en forma anticipada deberá indicar, adicionalmente la fecha y hora estimada de arribo o llegada del vehículo al país.***

***En estos casos el transportista aduanero, previo a la confirmación de la fecha y hora efectiva de arribo y antes de inicio de la descarga deberá, cuando corresponda, rectificar la información del manifiesto de carga transmitido anticipadamente cuando se trate de incluir o eliminar conocimientos de embarque.***

***Tratándose de otro tipo de errores , el transportista deberá presentar a la autoridad aduanera la solicitud escrita de corrección y las justificaciones del caso, siempre y cuando los errores se deduzcan* o evidencien de la transmisión de datos o de la documentación presentada.”** *(Así reformado por el artículo 3 del decreto Ejecutivo N° 28976 de 27 de setiembre del 2000) (el resaltado es nuestro)*

En esta misma línea el Manual del Procedimiento de Ingreso y Salida de Mercancías, Vehículos y Unidades de Transporte, en su política general Nº 8 dispone:

“***El transportista podrá rectificar la información transmitida en el manifiesto de carga en cualquier momento hasta la recepción de la fecha y hora de ingreso a bahía en la modalidad de transporte marítimo o de oficialización en las modalidades de transporte aéreo y terrestre, en cuyo caso la aplicación informática las validará en forma automática, de recibirse en forma posterior deberán ser autorizadas por la autoridad aduanera****[[17]](#footnote-17).”*

Se desprende de las normas transcritas que para las correcciones realizadas en esta etapa del procedimiento de ingreso de mercancías al país, no participa la autoridad aduanera sino que se realizan automáticamente en el sistema informático, de hecho, el transportista lo que hace es re-transmitir la información al Tic@, siendo que tales correcciones no resultan sancionables porque aún la aduana no ha determinado con base en metodologías de riesgo y aplicando criterios de de selectividad o aleatoriedad, si ejercerá el control inmediato, participando o no en el proceso de descarga o, en la recepción de la UT en caso de ingreso terrestre.[[18]](#footnote-18)

Una vez que se tenga por arribado el vehículo y las unidades de transporte, en los términos explicados, y que se haya procedido con la descarga de los bultos y/o unidades de transporte, pueden también generarse diferencias entre lo manifestado y las unidades de transporte y/o bultos u otros elementos de transporte con mercancías o mercancías sueltas efectivamente recibidas, situación en la cual si bien el transportista puede y debe rectificar oportunamente, sin embargo, está claro que ya tales correcciones, a pesar de que las continúa enviando a través de mensajes electrónicos a la aplicación informática, ya el sistema informático no realizará la validación automática, sino que requiere la intervención del funcionario aduanero para su respectiva aprobación en el sistema Tic@, puesto que como señala el Manual de Procedimientos, punto III, apartado C), numeral 1:

“*En el caso de ingreso marítimo, los cambios a la información contenida en el manifiesto,* ***la aplicación informática los bloqueará al recibir la fecha y hora de arribo a bahía por parte de la autoridad portuaria****, para los* ***manifiestos aéreos al recibir la fecha y hora de arribo por parte de la autoridad aeroportuaria*** *y para los* ***manifiestos terrestres o DTI al recibir la UT en el portón de entrada por parte del funcionario aduanero*** *(si el manifiesto o DTI se transmitió en forma anticipada),* ***o al momento de la transmisión del manifiesto o DTI por el transportista*** *(si se realiza cuando arriba el medio de transporte con la UT al recinto aduanero), cualquier cambio que se solicite en forma posterior deberá realizarse antes de la destinación de la mercancía a un u otro régimen aduanero* ***y contar con la aprobación de la autoridad aduanera cuando corresponda****[[19]](#footnote-19).”*

En tales casos la normativa dispone cuál es el procedimiento que deberá seguirse para tales correcciones, siendo que las regulaciones son expresas y específicas así como está también delimitado el alcance y responsabilidad de dicho auxiliar en estos casos, y estaríamos ante el segundo supuesto que de seguido analizamos.

1. **Rectificaciones realizadas al manifiesto después de finalizada la descarga del medio de transporte.**

El otro momento en que también la legislación faculta o permite al transportista la posibilidad de hacer **las correcciones o rectificaciones a la información transmitida, que sean pertinentes**, lo es una vez finalizada la descarga del medio de transporte y antes de destinar la mercancía a algún régimen aduanero, cuando se encuentren diferencias entre la información transmitida y consignada en el manifiesto de carga, respecto a las unidades de transporte y/o bultos o mercancías que sean efectivamente descargadas. En este sentido podrían generarse sobrantes o faltantes de **unidades de transporte, bultos u otros elementos de transporte o mercancías**, o bien otro tipo de irregularidades que se evidencien en el momento de la descarga.

Dado que en el presente caso, según los hechos que se atribuyen a la empresa sancionada, **haber transmitido erróneamente la información del manifiesto, concretamente la información referente al Conocimientos de Embarque N° XXX, respecto a los contenedores XXX con 996 bultos de suero de leche, cada uno, correspondientes al manifiesto de carga número** XXX**, estaríamos ante la presencia de un sobrante de unidades contenedoras con mercancías**, puesto que esa transmisión incorrecta lo fue respecto a la información de un conocimiento de embarque **N° XXX, concretamente relacionada con cuatro unidades de transporte, (XXX con 996 bultos de suero de leche, cada uno), que fueron efectivamente descargadas del buque o medio de transporte al momento del ingreso al territorio nacional**, abordaremos de seguido las regulaciones referentes a los **sobrantes y faltantes de unidades de transporte, bultos u otros elementos de transporte y mercancías** y sus consecuencias para el transportista, lo cual es indispensable para determinar la solución de la presente litis.

Sobre este tema establece el artículo 80 de la LGA:

***Artículo 80.—Recepción de bultos.*** *La aduana de destino o el receptor de mercancías recibirá los bultos u otros elementos de transporte,* ***con base en los manifiestos de carga o el medio autorizado****. El funcionario competente o la persona autorizada procederá a recibirlos, consignará su aprobación o efectuará las observaciones por los medios autorizados;* ***lo anterior sin perjuicio de las atribuciones aduaneras en materia de control****. (Así reformado por artículo 1° de la Ley No. 8373 de 18 de agosto de 2003). (el resaltado es nuestro)*

Y el artículo 81 y 82 bis de la misma ley, disponen en lo pertinente

**“Artículo 81.—Bultos faltantes y sobrantes.** Cuando al finalizar la *descarga del medio de transporte,* ***resulten más o menos bultos respecto de la cantidad declarada en el manifiesto o documento equivalente*** *y así lo verifique y transmita* ***el auxiliar receptor de la mercancía, el transportista deberá justificar ante la aduana de control el faltante o el sobrante de bultos, dentro del plazo máximo de un mes contado a partir de finalizada la descarga****. …”*

***“Artículo 82 bis.—Rectificaciones del manifiesto de carga. Cuando el transportista haya justificado fehacientemente el faltante o sobrante de bultos, la aduana rectificará en el manifiesto lo siguiente:***

*a) Rebajará del correspondiente conocimiento o guía aérea los bultos cuya falta se haya justificado.*

*b) Agregará, al manifiesto del medio de transporte en que llegaron al país, una nueva partida de orden comprensivo de los bultos sobrantes, debidamente justificados.*

*Los bultos sobrantes justificados podrán ser despachados a cualquiera de los regímenes o destinos aduaneros; los bultos no justificados causarán abandono a favor del Fisco, transcurrido el plazo de un mes. “*

*(Así adicionado por el artículo 2° de la Ley N° 8373 de 18 de agosto de 2003*

Por su parte el CAUCA vigente al momento de los hechos, en los artículos 45, 46 y 47 consigna:

***“Artículo 45       Mercancías faltantes o sobrantes***

*Si en el proceso de descarga se detectaren faltantes o sobrantes respecto de lo manifestado, el transportista deberá justificar tal circunstancia en el plazo que establezca el Reglamento.”*

***“Artículo 46       Faltantes de mercancías***

*En el caso de que los faltantes no se justifiquen debida y oportunamente se establecerán las responsabilidades y aplicarán las sanciones correspondientes.”*

***“Artículo 47       Sobrantes de mercancías***

*En caso de sobrantes se permitirá su  despacho siempre que se justifique tal circunstancia y la diferencia con lo manifestado no exceda del porcentaje permitido en la legislación nacional.*

*Cuando dichos sobrantes excedan del porcentaje permitido, éstos serán objeto de comiso administrativo y  subastados por el Servicio Aduanero.”*

También el RECAUCA vigente al momento de los hechos, prescribe:

***“Artículo 68 Rectificación del manifiesto de carga***

*Presentadas y aceptadas las justificaciones de los faltantes y sobrantes, la autoridad aduanera a más tardar* ***dentro del día hábil siguiente*** *hará las rectificaciones en el respectivo manifiesto de carga u otro medio que haga sus veces.”*

La normativa anterior se complementa a nivel reglamentario, por los artículos 229, 258 y 261 del RLGA, que por su orden disponen:

*“Artículo 229.—****Correcciones del manifiesto de carga después de finalizada la descarga****. Inmediatamente después de finalizada**la descarga, el transportista aduanero* ***deberá solicitar a la autoridad aduanera la rectificación de la información del manifiesto de carga o documento equivalente cuando corresponda****.*

*(Así reformado el párrafo anterior por el artículo 2 del decreto ejecutivo N° 33359 del 14 de setiembre de 2006)*

*En caso que la rectificación de la información se refiera a faltantes y sobrantes se aplicará lo dispuesto en la nueva sección III de este capítulo. (Así reformado por artículo 1° del Decreto Ejecutivo No. 31667 de 5 de marzo de 2004). “ (el resaltado es nuestro)*

*“Artículo 258.—****Momento y lugar donde se detecta el faltante y sobrante y plazo para justificar****. Los sobrantes y faltantes de**mercancías se detectarán* ***en el ingreso al finalizar la descarga del medio de transporte o****, en los* ***depósitos aduaneros u otro auxiliar autorizado, al momento de la recepción al finalizar la descarga de la mercancía en sus instalaciones****.*

*El transportista o su representante, el exportador o embarcador y el consignatario, en su caso, deberán justificar los faltantes o sobrantes de mercancías en relación con la cantidad consignada en el manifiesto,* ***dentro del plazo máximo de quince días hábiles*** *contado a partir del día siguiente de:*

*a. El registro ante la aduana de la comunicación del sobrante o faltante****, si se hubiere detectado en la descarga del medio de transporte que las ingresó al puerto.***

*b. El registro ante la aduana de la comunicación del ingreso de las mercancías a las bodegas del depositario,* ***si se hubiere detectado en la descarga de la unidad de transporte en un depósito.*** *(Así reformado por el artículo 33 del decreto ejecutivo N° 32456 del 29 de junio del 2005)”(el resaltado es nuestro)*

“*Artículo 261.—****Plazo para que la autoridad aduanera rectifique el manifiesto de carga.*** *Presentadas y aceptadas las justificaciones de los faltantes y sobrantes, la autoridad aduanera a más tardar dentro del día hábil siguiente* ***hará las rectificaciones en el respectivo manifiesto de carga u otro medio que haga sus veces****.* ***Justificado fehacientemente el faltante o sobrante de bultos,*** *la autoridad aduanera rectificará en el manifiesto lo siguiente:*

*a. Rebajará del correspondiente conocimiento o guía aérea los bultos cuya falta se haya justificado.*

*b. Agregará, al manifiesto del medio de transporte en que llegaron al país, una nueva partida de orden comprensivo de los bultos sobrantes, debidamente justificados.” (Así reformado por artículo 2° del Decreto Ejecutivo No. 31667 de 5 de marzo de 2004). (el resaltado es nuestro)*

De la normativa transcrita y que consideramos imprescindible exponer dado que el legislador fue muy claro en la regulación de este tema, se desprende que en este segundo momento en que se pueden realizar correcciones al manifiesto de carga cuando ya se ha realizado la descarga del medio de transporte, las rectificaciones no operan automáticamente vía sistema informático sino que deben, además de enviarse el mensaje electrónico, reportarse y justificarse ante las autoridades aduaneras, quienes en caso de proceder aprobarán la información transmitida. Se desprende de lo transcrito varias conclusiones importantes. Veamos:

**I-MOMENTO EN QUE PUEDEN SURGIR DIFERENCIAS ENTRE LO MANIFESTADO Y LAS MERCANCAS DESCARGADAS.**

La legislación supra referida, establece de manera diáfana que existen dos momentos en los cuáles podrían surgir diferencias entre lo manifestado y las **unidades de transportes, bultos u otros elementos de transporte y/o mercancías** efectivamente descargadas: (ver artículo 258 del RLGA, supra citado).

**1-Diferencias surgidas en la descarga del medio de transporte en el momento de ingreso al país, de las unidades de transporte, bultos u otros elementos de transporte y/o mercancías, o bien,**

**2-Diferencias surgidas en la descarga de los bultos u otros elementos de transporte y/o mercancías de las unidades de transportes en los respectivos depositarios aduaneros o en las instalaciones de otros auxiliares autorizados para recibir mercancías en sus instalaciones, como puede ser una empresa de zona franca o de perfeccionamiento activo.**

**II-TIPOS O CLASES DE SOBRANTES O FALTANTES QUE PUEDEN GENERARSE**

De igual forma se desprende de la normativa expuesta, que el tipo o clase de faltantes o sobrantes[[20]](#footnote-20) que pueden surgir después de la descarga, pueden ser diversos. En efecto podríamos estar ante sobrantes o faltantes de:

-**unidades de transporte. En el presente caso precisamente estamos ante un sobrante de cuatro unidades de transporte o unidades contenedoras conteniendo bultos de suero de leche.**

**-Bultos y/o mercancías sueltas que se definen como cualquier “**unidad utilizada para contener mercancías. Puede consistir en cajas, sacas, fardos, cilindros y demás formas de presentación de las mercancías, según su naturaleza**”.**

**-otros elementos de transporte**

Vemos como precisamente en atención a que los sobrantes o faltantes pueden surgir tanto en la descarga del medio de transporte en el momento de ingreso al país, de las unidades de transportes, bultos u otros elementos de transporte y/o mercancías, como sucede en el presente caso, o bien, en la descarga de las unidades de transporte en los respectivos depositarios aduaneros o en las instalaciones de otros auxiliares autorizados para recibir mercancías en sus instalaciones, el tipo se sobrante o faltante que puede generarse es también de diversa clase, no obstante las regulaciones para ambos son las mismas, puesto que la legislación aduanera establece una única regulación para sobrantes o faltantes, independientemente del momento en que surjan.

**III- PLAZO PARA JUSTIFICAR LOS SOBRANTES Y FALTANTES.**

Acorde con lo que venimos exponiendo, el plazo para justificar sobrantes o faltantes, es también el mismo, independientemente del momento en que se detecte, es de 15 días hábiles[[21]](#footnote-21) según lo que establece el artículo 64 del RECAUCA vigente al momento de los hechos, plazo que es reiterado por el artículo 258 del RLGA, aclarando a partir de cuándo empieza a contar dicho plazo, en razón del momento en que se detecte el sobrante o faltante:

*“…El transportista o su representante, el exportador o embarcador y el consignatario, en su caso, deberán justificar los faltantes o sobrantes de mercancías en relación con la cantidad consignada en el manifiesto,* ***dentro del plazo máximo de quince días hábiles*** *contado a partir del día siguiente de:*

*a. El registro ante la aduana de la comunicación del sobrante o faltante****, si se hubiere detectado en la descarga del medio de transporte que las ingresó al puerto.***

*b. El registro ante la aduana de la comunicación del ingreso de las mercancías a las bodegas del depositario,* ***si se hubiere detectado en la descarga de la unidad de transporte en un depósito.*** *(Así reformado por el artículo 33 del decreto ejecutivo N° 32456 del 29 de junio del 2005)”(el resaltado es nuestro)*

**IV- CAUSAS DE JUSTIFICACIÓN SE SOBRANTES Y FALTANTES**

Finalmente sobre este tema debe indicarse, que igualmente en materia de sobrantes y faltantes **de unidades de transporte, bultos u otros elementos de transporte y mercancías** el legislador dispuso en forma taxativa una serie de causas de justificación, que son las únicas que las aduanas pueden aceptar ante tales hechos, y que de demostrarse cualquiera de ellas y por ende tenerse por justificado el sobrante o el faltante, no existiría violación del régimen jurídico aduanero, en el tanto, se cumplan las condiciones previamente establecidas por el legislador. Tales causales serían aplicables independientemente del momento en que se detecte el sobrante o el faltante, y son las establecidas por los artículos 65 y 66 del RECAUCA vigente en su momento, 81 de la LGA y 256 de la RLGA.

**CONCLUSION:** De lo expuesto se desprende que independientemente de cuál sea el momento en que se detecte el sobrante o el faltante, o bien, sin importar de si se trata de un sobrante o faltante de unidades de transporte, de bultos u otros elementos de transporte o de mercancías, el legislador estableció **un único procedimiento, plazo y causales para justificar o corregir tales discrepancias entre lo transmitido y las unidades de transporte, bultos u otros elementos de transporte y/o mercancías efectivamente descargadas**, de tal suerte que si el transportista aduanero (el consignatario o el embarcador o exportador, en su caso), logra, mediante prueba fehaciente demostrar a la aduana, las razones por las que se generan tales diferencias, y si la aduana confirma que en efecto se encuentra dentro de los supuestos previstos por la normativa, para justificar faltantes o sobrantes, **que sería en definitiva lo que sucede en la especie, en que se pidió agregar cuatro unidades** contenedoras con mercancías amparadas a un conocimiento de embarque que no había sido transmitido antes del arribo del medio de transporte, con lo cual al momento de la descarga en el puerto aduanero de arribo, en el caso Puerto Limón, resultó un sobrante de unidades contenedoras entre lo transmitido y las efectivamente descargadas, procede entonces la aduana a tener por justificado el error o la información incompleta o erróneamente transmitida, porque así la faculta la legislación, y a autorizar en consecuencia la destinación procedente de las mercancías contenidas en las unidades de transporte, cuando se trate de sobrantes o de rebajar del correspondiente conocimiento de embarque o guía aérea las unidades de transporte, bultos o mercancías cuando se trate de un faltante que se haya justificado, sin que quede expuesto el transportista aduanero, a responsabilidad, toda vez, que precisamente al demostrar que las razones por las que actuó de esa manera están dentro de las razones o causales que el legislador le permite, acepta o tolera para justificar y subsanar los errores cometidos, **desaparece cualquier antijuricidad de la conducta**, y **por ende la reprochabilidad de la misma al transportista**, porque el mismo legislador previó las únicas causales de justificación que podía alegar en su favor y que están establecidas por los artículos 65 y 66 del RECAUCA vigente al momento de los hechos y el artículo 81 de la LGA.

Debe tenerse claro, que el análisis efectuado, no significa que los suscritos no estemos conscientes de que estamos ante un procedimiento sancionatorio y por tanto, que el objeto del mismo sea la procedencia o no de la multa impuesta. De igual forma resulta evidente que tampoco se está discutiendo, ni cuestionando, ni mucho menos valorando si en el caso concreto es correcta o no la actuación de la Aduana de Limón al haber aceptado la corrección solicitada, ni tampoco el fundamento legal utilizado, sino que el análisis previo que se realiza sobre sobrantes y faltantes de unidades de transporte, bultos u otros elementos de transporte y mercancías es indispensable, y se constituye desde nuestro punto de vista en un requisito sine qua non, para determinar la procedencia o no de la multa impuesta, toda vez que como se ha explicado ampliamente, la multa no procede en los casos en que la Aduana (según su propio criterio y valoraciones como autoridad competente), haya aceptado y justificado la corrección respectiva como sucede en el presente caso.

En el caso concreto, tenemos que la empresa recurrente presentó ante la Aduana de Limón**, la solicitud de corrección del manifiesto de carga para que se incluyera la información de un conocimiento de embarque respecto de cuatro unidades contenedoras con bultos de suero de leche y de esta forma quedara amparada en documentos las unidades de transporte con mercancías sobrantes,** y según consta tanto en el acto inicial como en el final del procedimiento sancionatorio y en la sentencia de mayoría, la Aduana autorizó con su aprobación la inclusión en el Sistema Tica, para su posterior destinación, de tal forma que la Aduana de Limón en forma satisfactoria acepta la justificación que presenta el transportista naviero, y procede a justificar en el Sistema Informático dicho sobrante de unidades contenedoras.

Así las cosas, no comprenden los suscritos, como habiendo aceptado la justificación del sobrante de cuatro unidades de transporte con mercancías, que sólo procede si se demuestra que en el caso ha operado alguna de las causales legalmente previstas, luego haya iniciado el procedimiento sancionatorio.

En otras palabras, en materia de sobrantes y faltantes **de unidades de transporte, bultos u otros elementos de transporte y mercancías** el legislador dispuso en forma taxativa una serie de causas de justificación, que son las únicas que las aduanas pueden aceptar ante tales hechos, y que de demostrarse cualquiera de ellas y por ende tenerse por justificado el sobrante o el faltante, no existiría violación del régimen jurídico aduanero, en el tanto, se cumplan las condiciones previamente establecidas por el legislador, de tal suerte que la aduana en esos casos justifica la actuación, toma nota de las correcciones, aprueba en el sistema informático el mensaje de corrección enviado y todo estaría dentro del marco jurídico, puesto que la misma ley así lo establece. Siendo así, si la Aduana de Limón estimó que la justificación que se presentaba era ajustada a derecho (situación que no entra a valorar este Tribunal porque no es la litis del asunto), entonces está dando por bueno o por legalmente justificable la situación y de ahí que no habría mérito para el procedimiento sancionatorio, porque la actuación no sería antijurídica en la medida en que existió una causa de justificación aceptada por la Aduana. Por ende que no concurren en la especie los presupuestos de hecho que hagan antijurídica y reprochable la conducta a la empresa recurrente.

Y sólo en los casos en que no se presenten las justificaciones, o que se presenten fuera de los plazos previstos, o bien que no se ajusten a las causas o supuesto previamente establecidos, por la ley, la aduana deberá establecer las responsabilidades consiguientes. Si como en la especie, la aduana estuvo conforme y aceptó la justificación presentada, reconociendo con ello la legalidad de la situación, no existe en consecuencia mérito para la sanción impuesta.

Se desprende de lo anterior, que si la aduana acepta las justificaciones, lo hace porque efectivamente se cumplen las condiciones previstas por la legislación, siendo así lo que corresponde es efectuar las correcciones pertinentes en la información contenida en el sistema Tic@, sin que sea procedente iniciar procedimiento sancionatorio, en la medida que presentada y aceptada la justificación todo estaría ajustado a la legalidad. Por ello el legislador fue muy restrictivo al establecer las causas de justificación, puesto que se parte del hecho de que quien demuestre tales circunstancias, no habría violentado el régimen aduanero, mientras que en caso contrario la aduana debe tomar todas las medidas necesarias ante el quebranto de la normativa aduanera.

Así las cosas consideran los suscritos, que en el presente caso existe falta de tipicidad, puesto que de lo indicado se desprende claramente que los hechos atribuidos al recurrente no se encuentran clara y expresamente tipificados como infracción en el artículo 236 numeral 10 de la Ley General de Aduanas, razón por la cual la actuación del recurrente tampoco se puede conceptualizar como antijurídica ni culpable.

Por ello si bien comparten los suscritos la referencia que establece la sentencia de mayoría respecto al tema de los momentos de rectificación del manifiesto y en general al de sobrantes y faltantes, que esencialmente retoma lo ya expuesto y analizado por los suscritos en la sentencia 30-2011 y en el voto salvado de la sentencia 001-2011 y la nota de la sentencia 31-2011, y que es precisamente el enfoque del presente voto salvado, sin embargo, no compartimos lo sostenido por la mayoría de que en el presente caso no resulte relevante el estudio de los faltantes y sobrantes, al sostener ella que la conducta reprochable radica en haber transmitido con errores la información contenida en el manifiesto de carga, precisamente porque según lo expuesto en este caso estamos ante la figura del sobrantes de mercancías, concretamente de un sobrante de 4 unidades contenedoras, y desde luego que su regulación resulta básica para resolver la litis, porque como hemos dicho si la legislación permite bajo ciertos supuestos su justificación, y si la Aduana en este caso, aceptó tal justificación, el hecho de que no se hubiera transmitido antes del arribo del vehículo a bahía (que es el momento a partir del cual no se pueden hacer correcciones automáticas al manifiesto de carga, via tica, y no como lo señala la mayoría), la información relativa a tales unidades no resulta sancionable, según nuestro planteamiento. Ello independientemente del momento en que se detecte el sobrante o faltante o, de quien sea la persona o sujeto que le corresponda justificar el mismo, e indiferentemente de si el transportista recibió o no el contenedor cerrado o marchamado, y si podía o estaba en condiciones de conocer o no del error en los datos transmitidos, porque una vez que la Aduana justifica el sobrante o el faltante, está aceptando tal situación y no procede el inicio de procesos sancionatorios por esas mismas razones, toda vez que la actuación de la Aduana elimina la eventual antijuricidad de la conducta, porque en tesis de principio la autoridad aduanera no podría justificar ningún sobrante o faltante, si no se ajusta a las causales y tiempos legalmente establecidos.

Adicionalmente consideramos que no tiene sustento en el elenco probatorio que obra en expediente, puesto que consta todo lo contrario a folios 5 y 6, la afirmación de la mayoría de que la información sobre el conocimiento de embarque y contenedores que se solicita incluir ***sí se encontraba contenida en el manifiesto de carga***, y que por ello no estamos ante la figura de un sobrante de unidades contenedoras, pues de la prueba que se indica en tales folios, constan las impresiones del sistema informático donde claramente se indica en la casilla denominada **tipo de operación**, la letra **“S”** que significa sobrantes. Por esa misma razón tampoco compartimos, como indica la mayoría, que se desprenda de la solicitud de inclusión de dicha información que presentó la empresa recurrente[[22]](#footnote-22) ante la aduana, que no estemos en presencia de sobrantes, sino de una simple corrección de información del manifiesto no transmitido, y que por ello sea sancionable con multa. **En efecto, consta en expediente todo lo contrario, por ello afirmamos categóricamente que en el presente caso sí estamos en presencia de sobrantes de unidades contenedoras con mercancías, y así lo demostramos.**

Por el contrario toda esa información es importantes, **para determinar a quién le corresponde realizar en su momento la corrección o justificación del manifiesto de carga y el sobrante o faltante eventualmente detectado**, porque para ello si es necesario saber en qué condiciones recibe la carga el transportista, para determinar si la justificación le corresponde a él, al embarcador –exportador o bien al consignatario de las mercancías. Pero una vez que la Aduana justifica la situación ya ese tema es irrelevante porque no cabría la sanción porque el administrado habría ajustado su actuación a lo dispuesto por el legislador. Contrario sería que la Aduana en un caso concreto, estimase que no existe mérito para justificar los sobrantes o faltantes detectados, en cuyo caso ordenaría la subasta de los sobrantes o bien iniciaría las acciones cobratorias cuando se trate de faltantes, y en ambos casos iniciaría eventualmente los procedimientos sancionatorios o establecería las denuncias que fueren pertinentes. Este último supuesto, que no es el que ocurre en el caso que ahora resuelve el Tribunal, sí es necesario determinar las condiciones referidas, a fin de iniciar las acciones sancionatorias contra el sujeto pasivo, que se presume habría cometido las anomalías.

En razón de lo expuesto es que estimamos que el presente recurso debe declararse con lugar y revocarse la multa impuesta, con base en las razones señaladas.

**Shirley Contreras Briceño Xinia Villalobos Orozco**

**Franklin Velázquez Díaz**

1. Sentencia 8193-2000 de las 15:05 hrs del 23 de setiembre de 2000. [↑](#footnote-ref-1)
2. Ver sentencia de éste Tribunal número 139-2010 del 30 de julio de 2010. [↑](#footnote-ref-2)
3. En igual sentido se encuentran las disposiciones centroamericanas de los artículos 14 inciso d) y e) del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (en adelante CAUCA) y específicamente el artículo 37 de su Reglamento (en adelante RECAUCA). [↑](#footnote-ref-3)
4. El artículo 218 del RLGA señala la información que el manifiesto de carga ha de contener:

*“El manifiesto de carga, cualquiera que sea el tráfico, deberá contener la siguiente información:*

	1. *Número del viaje o vuelo.*
	2. *Lugar y fecha de carga.*
	3. *Código del país de procedencia del vehículo.*
	4. *Código del transportista aduanero.*
	5. *Nombre, razón social o denominación de los embarcadores y consignatarios.*
	6. ***Números de los conocimientos de embarque.***
	7. *Descripción de las mercancías.*
	8. ***Clase y cantidad de bultos.***
	9. *Peso bruto o volumen de las mercancías, expresado en kilogramos.*
	10. *Indicación de si la mercancía viene a granel o en bultos sueltos.*
	11. *Indicación de si transporta materias contaminantes, corrosivas, inflamables, radiactivas, explosivas, otras sustancias o productos tóxicos o sustancias, productos, objetos peligrosos. La Dirección General podrá establecer otro tipo de mercancías cuya indicación sea obligatoria.*
	12. *Identificación del vehículo -nombre del vapor o buque y nacionalidad-, matrícula de la aeronave y matrícula de la unidad de transporte que traslada el contenedor, según el tráfico de que se trate.”* (El resaltado no es del original) [↑](#footnote-ref-4)
5. El artículo 218 incisos f) y h) del RLGA señala que el manifiesto de carga ha de tener, entre otras, la información referente a los números del conocimiento de embarque y la clase y cantidad de bultos. [↑](#footnote-ref-5)
6. “El transportista aduanero deberá presentar el manifiesto de carga a la aduana de ingreso, mediante transmisión electrónica de datos en el formato RIS autorizado, en los plazos establecidos en el artículo 220 del Reglamento. El transportista que incumpla con esta norma, se hará acreedor a una sanción de conformidad con la legislación vigente.” Artículo 7 del “Manual de Procedimientos de Ingreso de mercancías, vehículos y unidades de transporte al territorio nacional.”. [↑](#footnote-ref-6)
7. González Castro, José Arnoldo. Teoría del Delito. Programa de Formación Inicial de la Defensa Pública, Poder Judicial, San José, Costa Rica, abril 2008, versión digital. p. 210. [↑](#footnote-ref-7)
8. En relación se encuentra el artículo 8 del Manual indicado supra. [↑](#footnote-ref-8)
9. El artículo 82 de la LGA, señala la forma en que se procederá de justificarse fehacientemente el faltante o sobrante de bultos. Asimismo, los artículos 229, 258 y 261 del RLGA, 45 a 47 del CAUCA y 68 del RECAUCA, complementan la regulación sobre las figuras de sobrantes y faltantes de mercancías. [↑](#footnote-ref-9)
10. *El artículo 218 del RLGA regula la información que debe contener el manifiesto de carga:*

	1. *Número del viaje o vuelo.*
	2. *Lugar y fecha de carga.*
	3. *Código del país de procedencia del vehículo.*
	4. *Código del transportista aduanero.*
	5. *Nombre, razón social o denominación de los embarcadores y consignatarios.*
	6. *Números de los conocimientos de embarque.*
	7. *Descripción de las mercancías.*
	8. *Clase y cantidad de bultos.*
	9. *Peso bruto o volumen de las mercancías, expresado en kilogramos.*
	10. *Indicación de si la mercancía viene a granel o en bultos sueltos.*
	11. *Indicación de si transporta materias contaminantes, corrosivas, inflamables, radiactivas, explosivas, otras sustancias o productos tóxicos o sustancias, productos, objetos peligrosos. La Dirección General podrá establecer otro tipo de mercancías cuya indicación sea obligatoria.*
	12. *Identificación del vehículo -nombre del vapor o buque y nacionalidad-, matrícula de la aeronave y matrícula de la unidad de transporte que traslada el contenedor, según el tráfico de que se trate. ..”* [↑](#footnote-ref-10)
11. *(2) CANO CAMPOS (Tomás). Derecho Administrativo Sancionador, Revista Española de Derecho Constitucional, Madrid, Nº43, enero-abril de 1995, p.339. “ Citado por la PGR, en dictamen C-310* [↑](#footnote-ref-11)
12. Para el estudio amplio sobre este tema véase el Dictamen C-310-2000 de la Procuraduría General de la República. [↑](#footnote-ref-12)
13. Ver apartado de políticas generales. [↑](#footnote-ref-13)
14. Ver política general número 4 y 8 del procedimiento de ingreso. [↑](#footnote-ref-14)
15. Indica el artículo 222, último párrafo del RLGA, que “*La fecha de recepción se tendrá, para todos los efectos correspondientes, como fecha de arribo de los vehículos, unidades de transporte y sus mercancías”* [↑](#footnote-ref-15)
16. “*Para el caso* ***de ingreso marítimo****, la oficialización del manifiesto se realizará una vez que la autoridad portuaria registre en la aplicación informática la fecha y hora oficial de arribo del medio de transporte, dicho registro podrá realizarlo a partir del momento del inicio de la operación de atraque del buque, debiendo para ello tomar las previsiones que sean necesarias para garantizar por parte del transportista naviero que éste se encuentra preparado para realizar el efectivo atraque*.” Ver Manual de Procedimientos, política general 36 [↑](#footnote-ref-16)
17. *Consultar Circular Nº DGT-072-2007 del 14 de mayo de 2007* [↑](#footnote-ref-17)
18. *Al momento de la oficialización del manifiesto de ingreso, la aplicación informática determinará, con base en los criterios de riesgo, si corresponde participación de la aduana en el proceso de descarga o en la recepción de la UT en ingreso terrestre, información que le será comunicada al transportista en forma inmediata y además quedará disponible en el sitio Web de la DGA.”* Ver Manual de Procedimientos, punto III, apartado C), numeral 6 [↑](#footnote-ref-18)
19. Modificado mediante Resolución Nº RES-DGA-672-2006 del 6 de septiembre de 2006 [↑](#footnote-ref-19)
20. *“* ***l.   Sobrante****: Las mercancías descargadas del medio de transporte en que ingresaron al territorio aduanero, que representen un exceso real de las incluidas en las respectivas partidas de un manifiesto de carga.* ***“***

***“i.   Faltante****: Las mercancías que, declaradas en el manifiesto, no hayan sido descargadas del medio de transporte asociados al manifiesto de carga.* ***“ (ver artículo 543 RLGA*** [↑](#footnote-ref-20)
21. En relación con ello debe tenerse claro el criterio jurisprudencial del Tribunal Aduanero Nacional, reiterado ya en varias ocasiones, en el sentido de aplicar como plazo el de un mes establecido en el artículo 81 de la LGA, ver entre otras sentencias, la N° 99-2008. [↑](#footnote-ref-21)
22. Y que por ello es aceptado por la parte que fue un error de transmisión. [↑](#footnote-ref-22)