



Poder Judicial de la Nación

CAMARA CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO FEDERAL

SALA III

41141/2013, MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY SA c/ DGA s/DIRECCION GENERAL DE ADUANAS [CMP]

En Buenos Aires, a los 6 días del mes de febrero de 2020, reunidos en acuerdo los señores jueces de la Sala III de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal, para resolver el recurso interpuesto contra la sentencia de primera instancia dictada en los autos “*Mediterranean Shipping Company SA c/DGA s/Dirección General de Aduanas*”, expte. 41.141/2013, y planteado al efecto como tema para decidir si se ajusta a derecho el fallo apelado, el Dr. JORGE ESTEBAN ARGENTO dijo:

I. La Sra. Juez del Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo Federal 4, por sentencia de obrante a fs. 127/186 resolvió rechazar la demanda que inició Mediterranean Shipping Company SA —originalmente ante el Tribunal Fiscal de la Nación—contra la Dirección General de Aduanas, solicitando la revocación de la Resolución DE PRLA N° 73/2013 de fecha 05/02/2013, dictada por el Departamento Procedimientos Legales Aduaneros de la la DGA en la Actuación N° 12039-674-2005, mediante la cual se le impusieron multas de \$ 12.800 (pesos doce mil ochocientos) y \$ 6.400(pesos seis mil cuatrocientos) por la comisión de la infracción prevista en el art. 947 del Código Aduanero, solicitando se haga lugar al recurso interpuesto, se revoque la resolución atacada y se dejen sin efecto las sanciones impuestas.

II. La parte actora apeló la sentencia a fs. 197, recurso que fue concedido a fs. 198, expresó agravios a fs. 205/213, replicados por la contraria a fs., 215/218.

El primer agravio consiste en la aplicación del art 377 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación , dado que viola el principio de inocencia que rige en materia penal e infraccional como así también el principio de debido proceso y de legalidad. Señala que se ha invertido la carga de la prueba y pretender que la actora tiene la obligación de demostrar su inocencia cuando ello es una presunción constitucional garantizada a su favor. En particular, se agravia que en su sentencia la Sra. Juez haya señalado en base al art 377 del Código Procesal Civil y Comercial que “frente a la palpable dificultad que cargaría la autoridad administrativa de tener que probar la verdadera causa del incumplimiento de las operaciones denunciadas, es el propio denunciante quien se encuentra en mejores condiciones de demostrar por innumerables medios de prueba la verdad de sus dichos”.

Como segundo agravio, señala que la juez de grado hace mención que los contenedores n° 700221-6 y n° 700374-1 infringían lo dispuesto en el art 485del C.A., pero una lectura del art 485 del Código Aduanero entre sus requisitos no menciona que deban poseer siglas, sino que brinda ciertas características y el fin al que debe estar destinado ese recipiente de mercaderías para ser considerado contenedor. Agrega que aún el hipotético supuesto planteado por la DGA nos encontraríamos ante una diferencia de clasificación por un ~~vicio en el bien —ausencia de siglas en la identificación—~~, contenedor vs envase, y por tanto



no se trataría de una infracción de contrabando sino eventualmente una declaración inexacta. Añade que aun así no se trataría de una declaración inexacta ya que los bienes fueron declarados correctamente y lo verificado resultó conforme lo declarado.

Como tercer agravio, el apelante se queja de la sentencia en cuanto el a quo entiende que las irregularidades constatadas en la operación constituyen indicios serios, precisos y concordantes que permiten concluir que la maniobra realizada tuvo el sentido previsto en los arts. 863, 864 y 865 del CA. Señala que dado que el Manifiesto de Carga fue confeccionado a través del Sistema María y luego presentado en tiempo y forma, tal como surge del propio documento agregado en las actuaciones, sin que se advierta en el documento irregularidad alguna solo corresponde presumir que el mismo fue cargado sin forzar el sistema y sin que se hubiera dado irregularidad alguna al respecto.

Agrega que es absolutamente falso el planteo de la DGA que el actor “forzó” el sistema y que luego de un mensaje de error al cargar nuevamente los números se admitió el ingreso de datos. Indica que esta circunstancia jamás fue probada por la Dirección General de Aduanas y sobre ella pesaba la carga de acreditar dicho extremo para imputar la infracción de contrabando menor y el ardid o maniobra.

Indica que, por el contrario, existe del propio manifiesto de carga que los datos cargados reflejan los luego verificados, esto es número de contenedor.

Como otro agravio, señala que resulta falso que la actora realizó un ingreso irregular de contenedores al territorio nacional.

Cita el artículo 486 del Código Aduanero y realiza un análisis en torno a los límites de la responsabilidad del agente de transporte aduanero. En su criterio, la actuación del ATA se limita a actuar conforme a la documentación y datos que se le aporta, pero no resulta por ello responsable si las placas identificatorias de los contenedores están dañadas, incompletas, o no tienen las habilitaciones respectivas.

Agrega que la responsabilidad y obligación de Mediterranean Shipping Company S.A. es la de documentar el ingreso de dicho elemento conforme a los requerimientos que establece el artículo 57 apartado 3 del Dto. 1081/82, cuando dice que el arribo y la salida del territorio aduanero de los contenedores se formalizará ante la aduana interviniente mediante una solicitud suspensiva de importación o exportación temporaria, que luego a través de la Resolución 630/94 pasa a considerarse a los contenedores ingresados bajo régimen de importación temporal con la simple declaración en el Manifiesto de su ingreso.

Afirma que la norma del artículo 486 del C.A. no constituye una norma de contenido penal, y ninguna de estas normas contiene, aún el CSC que se invoca, penalidad o referencia penal alguna; asimismo, que si el contenedor cumple o no con el Convenio de Seguridad de Contenedores es responsabilidad de su propietario, quien debía tramitar el





Poder Judicial de la Nación

CAMARA CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO FEDERAL

SALA III

41141/2013, MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY SA c/ DGA s/DIRECCION GENERAL DE ADUANAS [CMP]

correspondiente despacho de importación a consumo para poder ingresar los contenedores a plaza.

Por otro lado, formando parte del quinto agravio, señala que aún en el hipotético caso que se hubiera declarado en la Relación de Carga en un campo distinto como envase según pretende la DGA, los contenedores tampoco tenían ingreso definitivo ya que el ingreso definitivo se da también con un despacho de importación a consumo y ello lo hace solo el importador. En ese sentido, aduce que es falso que la actora, quien no era propietario de los contenedores, hubiera intentado simular y ocultar una operación de comercio exterior ya que ello no resulta factible en tanto que la actora y el transportista no tenían disponibilidad jurídica sobre los contenedores por ser propiedad del consignatario (una institución religiosa que recibió una donación).

Agrega que un ardid o engaño hubiera sido completar en el sistema de la DGA una sigla inexistente pero que, en este caso por el contrario, se declararon los contenedores conforme surgía de la identificación volcada en el conocimiento de embarque (esto es solo con números) y conforme surgió luego de la verificación.

Por otro lado, explica que procedió a cargar en el Sistema Informático María los datos que tenía de los contenedores en el campo correspondiente al contenedor, en este caso sus números, y el hecho de haber cargado tal información tal como estaba expresada en el conocimiento de embarque y que luego coincide con la verificación que realizó el servicio aduanero impiden absolutamente sostener que se trató de una maniobra tendiente a eludir el control aduanero ya que incluso el propio sistema se encarga automáticamente del control de los contenedores declarados y se declaró tal como luego se verificó.

Señala, en resumen, que su proceder bajo ningún punto de vista puede encuadrar en los tipos penales del art 863, 864, 865 f) y g), y 947 del CA.

Agrega que no cualquier acto u omisión que impidan o dificulten al servicio aduanero ejercer su labor de control son constitutivos del delito de contrabando, sino exclusivamente aquellos que evidencian que ha mediado un comportamiento ardidoso o engañoso, circunstancia que en este caso no se ha dado sino por el contrario se declaró tal como estaba manifestado en el conocimiento de embarque y que resultó de la verificación y que el propio sistema informático permite su control automático.

Luego analiza los tipos infraccionales imputados, en particular, explicando por qué su conducta no encuadra en los mismos. En ese sentido, dice que no presentó documentos adulterados o falsos al servicio aduanero y que, de hecho, no presentó ningún documento relacionado con los contenedores, siendo que todo aporte documental fue hecho por el agente de transporte aduanero LGU SA y el importador de la mercadería.

Concluye el agravio diciendo que no es autor materialmente responsable de la



infracción prevista en el art 947 del CA ni el hecho investigado puede tipificarse dentro de las conductas punibles establecidas por los arts. 863, 864 inc. b), 865 f) y g) y 947 del CA, por lo que solicita se revoque la sentencia apelada y se haga lugar a la demanda interpuesta por la cual se pide la revocación de la Resolución PRLA n° 73/2013 y se sobresea o exima frente al hecho investigado en la actuación n° 12039-674-2005.

Por otro lado, se agravia de la sentencia en cuanto entiende que es responsabilidad del ATA como representante del capitán (art 193 Ley 20.094) arbitrar todos los medios para que los contenedores fuera de los estándares de seguridad del Convenio Internacional de Seguridad de Contenedores no sean transportados. Destaca que el art 199 de la propia ley dispone que el agente marítimo, en cualquiera de sus designaciones, no responde por las obligaciones de su representado, salvo la responsabilidad que le corresponde por sus hechos personales o la que surja de las leyes y reglamentos fiscales y administrativos.

Como último agravio, se queja en cuanto la sentencia dice que mediante el Manifiesto de Carga n° 04001MANI016461Z la actora dio fe ante el organismo público del estado de los contenedores, su certificación, documentación correspondiente y contenido. Sostiene que ello es absolutamente falso e infundado, ya que a través del manifiesto solo se declara el tipo de contenedor y su identificación, que en el caso que nos ocupa coincidió con la resultante de la verificación aduanera. Insiste que no ha presentado documentación alguna ante la DGA relacionada con los contenedores, siendo que la misma la presentó la firma LGU SA en su carácter de agente de transporte aduanero que recibió la transferencia aduanera de los contenedores.

III. Corresponde recordar que los jueces no están obligados a analizar todas y cada una de las argumentaciones de las partes, sino tan sólo aquellas que sean conducentes y posean relevancia para decidir el caso y que basten para dar sustento a un pronunciamiento válido (cfr. CSJN Fallos: 258:304; 262:222; 265:301; 272:225; 278:271; 291:390; 297:140; 301:970, entre otros).

IV. Cabe señalar que como surge de la Actuación N° 12039-674-2005, el área denunciante informó a fs. 3/7 que los contenedores N°700221-6 y N° 700374-1 infringían lo dispuesto en el art. 485 del Código Aduanero (que precisa el concepto de “contenedor” y los requisitos para ser considerado como tal), norma IRAM 10020, Convenio de Seguridad de Contenedores y demás normas nacionales e internaciones vigentes.

En el caso en examen, la división interviniente afirmó que no existía concordancia entre las características físicas de los contenedores, las placas identificatorias que





Poder Judicial de la Nación

CAMARA CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO FEDERAL

SALA III

41141/2013, MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY SA c/ DGA s/DIRECCION GENERAL DE ADUANAS [CMP]

éstos portaban y la documentación respaldatoria de los mismos.

En este sentido, y siempre según lo que surge del expediente administrativo, es de destacar que ambos contenedores presentaban características externas e identificaciones correspondientes a contenedores Tipo Ventilado, mientras sus certificados, expedidos por el Ente correspondiente –R.I.N.A.–, estipulaba que se trataba de contenedores Tipo Seco (fs. 32/33).

Asimismo, las placas de los contenedores diferían de la documentación adjunta – certificados– en cuanto al régimen de inspecciones realizadas por el Ente certificador, de acuerdo al Anexo I, Cap. I, Regla 2, 2.b) del Convenio de Seguridad de Contenedores y su Suplemento Recomendación, Punto 11.4.1. (fs. 20/26 y 34).

Finalmente, los contenedores en cuestión fueron introducidos utilizando el Régimen de Admisión Temporal, para simular y ocultar al Servicio Aduanero una operación de comercio exterior como equipo de transporte siendo en realidad un ingreso definitivo, transgrediendo de esta forma el régimen mencionado, dado que toda la documentación complementaria presentada en la destinación de tránsito N° 04001TR04001151C indica en el Conocimiento de Embarque N° MSCULN915115 (fs. 27/28) que los contenedores son “SHIPPER’S OWN CONTAINER ONE WAY ONLY”, lo que se traduce como “CONTENEDOR PROPIEDAD DEL CARGADOR SOLAMENTE VIAJE DE IDA”; mientras que la documentación complementaria perteneciente al propietario de los contenedores -LOI PER LORO- indica que en Acto de Donación a la Institución Salesiana San Francisco Solano, dona también ambos contenedores usados (fs.30/31).

A su vez, en el informe de fs. 7 la autoridad consignó que estos hechos “tienen como objetivo el ingreso de mercadería que feneció para los fines que fue fabricada convirtiéndose en desechos por que sus características intrínsecas y sus componentes traen perjuicio al medio ambiente, lo cual permite una corriente de desechos potencialmente peligrosos prohibidos por el art. 41 de la CN y el Convenio de Basilea sobre tráfico fronterizo de residuos peligrosos. Los hechos descriptos encuadrarían prima facie en la figura prevista en los arts. 863, 864 inc. “g” del C.A”.

V. Los argumentos del apartado anterior fueron, en sustancia, los esbozados como delimitación de la imputación en el primer considerando de la resolución 73 del 5 de febrero de 2013 dictada por el Jefe del Departamento Procedimiento Legales Aduaneros.

Para analizar el encuadre en la infracción imputada, en la resolución citada en primer término, y con base en el art. 863 del C.A., se define el contrabando como cualquier acto u omisión que impidiere o dificultare, mediante ardid o engaño, el adecuado ejercicio de las funciones que las leyes acuerdan al servicio aduanero para el control sobre las importaciones y



las exportaciones.

Allí se añadió que “al momento de aperturarse el sumario y correrse vista esta instancia detalló en forma precisa el incumplimiento que dio lugar a la infracción al art. 947 del C.A. de competencia de esta área”.

Luego, en los fundamentos de la resolución se relata que se dio intervención al área técnica que se expidió a fs. 161 ratificando la denuncia y diciendo que: “la responsabilidad en el ingreso al territorio argentino de los contenedores identificados 700374-1 y 700221-6 fue de la empresa Mediterranean Shipping Company SA, en los términos de los arts.485, 486 y 487 y Res. ANA 869/1993, por el Régimen Especial de Contenedores, que asimismo es responsabilidad de dicho A.T.A. como representante del capitán del buque art. 193 Ley 20094, Ley de Navegación, arbitrar todos los medios para que contenedores fuera de estándares del Convenio Internacional de Seguridad de Contenedores no sean transportados; esta situación se agrava, porque tanto el capitán como su representante que es el A.T.A. Mediterranean Shipping Company SA, no pueden desconocer los tratados y convenios internacionales en materia marítima (O.M.I.) [...] Con relación a la registración en el SIM, el sistema no permite en instancia la registración de contenedores sin sigla y fuera de norma (el sistema chequea el dígito control) para lo cual el sistema emite un mensaje de ERROR, ahora bien para poder efectuar la registración debe ser forzado el SIM, volviendo a ingresar la identificación errónea y validándola nuevamente. Por cuanto no existe justificación para esa intencionalidad [...] Asimismo, para el caso de contenedores que no pueden —por no cumplir las condiciones impuestas— o no quieren ingresar por el Régimen Especial de Contenedores instituido en los arts. 485, 486 y 487 del C.A., el SIM prevé la registración de embalaje 05, tipo N (no ingresan por admisión temporal sino por régimen general) Res. ANA 630/94 y no embalaje 05 tipo T, como fueron ingresados los contenedores en trato, de esta manera bajo Régimen Especial de Contenedores, con todas las ventajas y obligaciones impuestas por el régimen”.

VI. Con respecto a la normativa infraccional que se invoca en la resolución impugnada, en el artículo 947 del Código Aduanero se establece que “...en los supuestos previstos en los arts. 863, 864, 865 inc. g), 871 y 873, cuando el valor en plaza de la mercadería objeto de contrabando o su tentativa, fuere menor de pesos cien mil (\$100.000) [monto actualizado a la suma de pesos quinientos mil (\$500.000) por la Ley N° 27430 B.O. 29/12/2017], el hecho se considerará infracción aduanera de contrabando menor y se aplicará exclusivamente una multa de dos (2) a diez (10) veces el valor en plaza de la mercadería y el comiso de ésta”.

La figura que receipta el art. 947 del C.A., contiene los mismos elementos que la figura del contrabando establecida en el art. 863 y ss. del mismo cuerpo legal, salvo en lo





Poder Judicial de la Nación

CAMARA CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO FEDERAL

SALA III

41141/2013, MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY SA c/ DGA s/DIRECCION GENERAL DE ADUANAS [CMP]

atinente a la cuantía del monto que permite su tratamiento como infracción y no como delito. En este sentido, cabe recordar que en el artículo 863 del mencionado Código se regula que “...será reprimido con prisión de dos a ocho años el que, por cualquier acto u omisión, impidiere o dificultare, mediante ardid o engaño, el adecuado ejercicio de las funciones que las leyes acuerdan al servicio aduanero para el control sobre las importaciones y exportaciones”.

Asimismo, el artículo 864 del mismo cuerpo legal dispone que “Será reprimido con prisión de dos a ocho años el que: [...] b) Realizare cualquier acción u omisión que impidiere o dificultare el control del servicio aduanero con el propósito de someter a la mercadería a un tratamiento aduanero o fiscal distinto al que correspondiere, a los fines de su importación o de su exportación”.

Finalmente, el artículo 865 estipula: “Se impondrá prisión de cuatro a diez años en cualquiera de los supuestos previstos en los artículos 863 y 864 cuando: [...] f) Se cometiere mediante la presentación ante el servicio aduanero de documentos adulterados o falsos, necesarios para cumplimentar la operación aduanera; g) Se tratare de mercadería cuya importación o exportación estuviere sujeta a una prohibición absoluta”.

VII. Uno de los agravios centrales de la actora, esbozados en su apelación, reside en que por su calidad de agente de transporte aduanero no era responsable de las irregularidades del contenedor, sino que ello correspondía al propietario. Este argumento no puede ser aceptado.

En primer término, cabe recordar que el artículo 486 del Código Aduanero establece: “La introducción, desplazamiento y extracción de contenedores del territorio aduanero general, el territorio aduanero especial, zonas francas y otros ámbitos geográficos en los que se aplique la legislación aduanera argentina, se realizará bajo responsabilidad de un agente de transporte aduanero, según los requisitos que establezca la reglamentación” (el subrayado me pertenece).

En relación a la responsabilidad del agente de transporte aduanero, esta Cámara ha señalado que el agente de transporte aduanero “es un auxiliar del servicio aduanero que tiene a su cargo la representación de los transportistas ante la Aduana con relación al medio de transporte y su carga. Es responsable del resultado de la descarga y esta responsabilidad le es impuesta independientemente de si controló o no la descarga. En atención a la responsabilidad que tiene sobre la mercadería, el agente es quien tiene el deber de vigilancia sobre los bultos transportados y por lo tanto debe responder por la exactitud de la mercadería y su correspondencia con la que fuera documentada” (CNCAF, Sala V, “Agencia Marítima Dodero S.A. c/ DGA”, expte. 7968/91, del 9/11/05).

A su vez, este Tribunal tiene dicho que “el agente de transporte, como



representante del capitán, propietario o armador del buque a todos los efectos y responsabilidades del viaje que realice la nave (art. 193, ley 20.094 y Fallos: 196:406; 232:35; 255:227 y 307:374) no se libera de las obligaciones y responsabilidades emergentes del contrato de transporte y de las obligaciones y responsabilidades emergentes del contrato de transporte de la carga que el buque lleva, hasta el momento en que lo descarga y hace entrega de ella, en el caso, al encargado del depósito (art. 200 del Código Aduanero)” (“Agencia Marítima Río Parana S.A. (TF 14.358-A) c/ D.G.A”, expte. 169.463/02, sentencia del 27/03/06).

En base a dichas pautas, en consecuencia, no resulta admisible el agravio analizado en torno a la ausencia de responsabilidad del agente de transporte aduanero, pues por su función le eran imputables las infracciones detectadas, sin perjuicio del rol de otros actores de la operatoria.

VIII. Sentado lo que antecede corresponde, entonces, verificar si se acreditó la infracción del contrabando menor previsto en el artículo 947 del C.A, tal como lo entendió la DGA y la Sra. Juez de grado

1. En este punto, cabe señalar que el acto administrativo bajo análisis, y sus antecedentes, se sustentan en argumentos que, a esta altura del proceso, el actor no ha logrado conmovier. De manera general se advierte que esta conducta surge del cotejo de tres elementos: la declaración del actor ante el Sistema Informático María, de la verificación de los contenedores, y de la documentación respaldatoria; estos elementos no guardan total congruencia, situación que le permitió a la DGA concluir que la conducta final era dificultan el control del servicio y obtener una situación arancelaria más beneficiosa.

Me concentraré, entonces, en los argumentos más importantes.

2. La inspección ha verificado los contenedores y detectado que “los mismos son de color azul, cuyas identificaciones son los Números 700221-6 y 700374-0, teniendo sus siglas pintadas arriba con aerosol de color azul, tratándose ambos de contenedores tipo ventilados [...]”. El actor no ha dado explicaciones de esta circunstancia.

3. Toda la documentación complementaria presentada en la destinación de tránsito N° 04001TR04001151C indica en el Conocimiento de Embarque N° MSCULN915115 (fs. 27/28) que los contenedores son “SHIPPER’S OWN CONTAINER ONE WAYONLY”, lo que se traduce como “CONTENEDOR PROPIEDAD DEL CARGADOR SOLAMENTE VIAJE DE IDA”; mientras que la documentación complementaria perteneciente al propietario de los contenedores -LOI PER LORO- indica que en Acto de Donación a la Institución Salesiana San Francisco Solano, dona también ambos contenedores usados (fs.30/31).

Esta situación no pasar ser inadvertida por el Agente de Transporte Aduanero en su condición de responsable de los contenedores frente al servicio aduanero, pues claramente





Poder Judicial de la Nación

CAMARA CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO FEDERAL

SALA III

41141/2013, MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY SA c/ DGA s/DIRECCION GENERAL DE ADUANAS [CMP]

existe una incongruencia entre el conocimiento de embarque y la documentación respaldatoria. Dicha documentación indica que el contenedor también era objeto donación y no solo un envase de transporte que volvería al origen, por lo cual el ATA sabía —o debió saber— las diferencias que implicaban en el régimen aduanero esa situación. Al no declararlo así, a pesar que la documentación respaldatoria sí lo indicaba, el ATA sometió el contenedor a un Régimen de Admisión Temporal claramente más beneficiosa.

4. Esta conducta se vincula con el proceder del ATA al introducir la información en el Sistema Informático María. Preliminarmente cabe señalar que el hecho que el sistema no obstruya la registración en forma absoluta, no implica que no pueda incurrirse en un incorrecto uso del mismo. Ahora bien, sin respetar la debida identificación de siglas y números, el actor ingresó los contenedores en trato como Embalaje 05 tipo T, cuando para el caso, debió registrar como Embalaje 05, tipo N, lo cual significa que los contenedores no integran por admisión temporal sino por régimen general, según lo prevé la Resolución ANA 630/94. Así lo creo porque, como ya expliqué, el contenedor en este caso también iba a ser donado, por lo cual se comportaba como “mercadería”.

Cabe recordar que la citada resolución en la parte pertinente dice:

Código de embalaje. El ingreso es obligatorio y todos los valores posibles se encuentran en la tabla "NATURALEZA DE EMBALAJE".

T: Tipo de embalaje. Su ingreso es obligatorio y se puede realizar a través de la tabla "TIPO DE EMBALAJE".

El sistema asignará un tipo de acuerdo al código de embalaje. Si el código de embalaje = 05 (Contenedor) por defecto el sistema asigna un tipo de embalaje = T (contenedor), modificable por tipo N para el caso que el Contenedor sea considerado mercadería y no envase.

Si el código de embalaje = 32 (a granel) por defecto el sistema asigna el valor A y no es modificable.

Para todos los demás códigos de embalaje, el Sistema asigna por defecto el valor = N (No retornable) y no es modificable.

En resumen, al haber registrado en el SIM a los contenedores en una clasificación que no correspondía, el actor dificultó el control del servicio aduanero, pues va de suyo que no resulta similar la verificación de aquellos en caso que estén sometidos al régimen de admisión temporal o sean considerados mercadería que permanecerá en el país.

5. Estos fundamentos volcados en la actuación administrativa, en especial a fs. 3/7, y 161 con lo que sustentan en forma principal la infracción imputada. El actor, si bien se ha explayado sobre diversos aspectos que rodean la operatoria, no ha controvertido estos principales argumentos, que puede resumirse del siguiente modo: (i) la documentación respaldatoria indicaba que los contenedores, además de su contenido, también iban a ser donados; (ii) los contenedores registrados como tal (lo cual implica que egresan del país) están beneficiados por el régimen de la admisión temporal, de lo contrario son sometidos al régimen



general; (iii) el actor no registro ante el SIM a los contenedores como si fueran a permanecer en el país en forma definitiva (por haber sido donados) sino como que egresarían al origen.

6. Tengo para mí, en resumen, que esta conducta del actor implicó un verdadero ardid o engaño que impidió o dificultó el adecuado ejercicio de las funciones por parte del servicio aduanero, en los términos del art. 863 del Código Aduanero. En efecto, el actor mediante su proceder el actor ha ocultado el objetivo real de la operación (donar los contenedores) reflejando una situación distinta en el SIM y por ende beneficiándose de un régimen que no correspondía a la situación en cuestión, lo cual encuadra en el art. 864, inciso b), del mismo código.

Las razones expuestas resultan suficientes para confirmar la sentencia de grado, siendo inoficioso expedirse sobre los demás agravios, que no tienen la entidad para modificar la conclusión a la que se arriba.

IX. En punto a las costas, no advierto razones para apartarse del principio general consagrado en el artículo 68 del CPCCN, por lo cual las mismas deberán ser soportadas, en ambas instancias, por la actora.

Por lo expuesto, voto por rechazar el recurso de apelación de la actora Mediterranean Shipping Company SA y confirmar la sentencia. Con costas de ambas instancias a la actora (Art. 68, CPCCN).

El Dr. CARLOS MANUEL GRECCO adhiere al voto precedente. Se deja constancia que el Dr. SERGIO GUSTAVO FERNÁNDEZ no suscribe la presente por hallarse en uso de licencia.

En atención al resultado que informa el acuerdo que antecede, se **RESUELVE**: rechazar el recurso de apelación de la actora Mediterranean Shipping Company SA y confirmar la sentencia. Con costas de ambas instancias a la actora (Art. 68, CPCCN).

Regístrese, notifíquese y devuélvase.

JORGE ESTEBAN ARGENTO

CARLOS MANUEL GRECCO

