

el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Análisis sobre las responsabilidades de los Transitarios



Cesáreo Fernández, secretario técnico de FETEIA-OLTRA y Alejandro García, profesor de la Universidad de Cádiz

Alejandro García, profesor de la Universidad de Cádiz, inició la jornada de hoy dentro del Congreso FETEIA de Gijón, con una conferencia sobre responsabilidades, avales y sanciones de los transitarios/representantes aduaneros en las operaciones aduaneras.

Respecto a las clases de responsabilidad hay que distinguir entre deuda aduanera, el representante indirecto es el deudor solidario, mientras que el representante directo no lo es y la deuda tributaria.

En el caso del IVA a la importación, la responsabilidad al representante aduanero no va más allá del recinto aduanero (por ejemplo, el Levante). Con el anteproyecto de Ley se ampliaría más allá del recinto aduanero. Otro cambio sería que el representante directo también puede ser deudor aduanero a causa de facilitar información falsa, esto afecta a todos los operadores, siempre y cuando sepan que esta información es falsa o deberíamos saber de forma razonable que esa información no es real.



Si hay una garantía o aval en la Aduana, entonces la normativa de la RGT una vez iniciada el procedimiento de apremio lo primero es ejecutar ese aval, indistintamente si esa garantía lo ha puesto un representante directo, indirecto o el mismo exportador.

Garantías de la deuda

¿Quiénes pueden aportar esa garantía? Los que están obligados a aportarla son el importador y el representante aduanero. También puede aportarlo un tercero, como el representante directo.

¿Qué importe debe cubrir la garantía? Según el CAU la garantía debe cubrir los derechos de importación y, en determinados casos, otros gravámenes: IVA/IIEE. En España la garantía debe cubrir también deudas tributarias, aunque con algunas excepciones (IVA diferido,...). Siendo OEA facilita tener ciertas facilidades para cubrir esa garantía.

¿Hasta que momento alcanza la responsabilidad? Las autoridades aduaneras liberarán inmediatamente la garantía cuando la deuda se extinga o ya no pueda originarse.

Alejandro García finalizó su conferencia con las sanciones, que se basan en el principio de culpabilidad (dolo o culpa), con infracciones con y sin perjuicio económico, con un procedimiento sancionador que puede llevar unos plazos de 3 a 6 meses.

el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

El compliance como mecanismo para garantizar la legalidad



Fernando Soto, de TÜV SÜD, Cesáreo Fernández, secretario técnico de FETEIA-OLTRA, y Juan Carlos Peinado, magistrado del Juzgado de Instrucción de Madrid y profesor de la Universidad Complutense

Juan Carlos Peinado, magistrado del Juzgado de Instrucción de Madrid y profesor de la Universidad Complutense, continuó la jornadas del Congreso [FETEIA](#) con una conferencia sobre el compliance: cumplimiento de normas empresariales y responsabilidad penal. Remarcó que el derecho penal ha de ser el último en utilizarse. Los sujetos pasivos o activos que le pueden caer una sanción han de ser una persona física, “una sociedad nunca puede ser sujeto de un delito”.

El artículo 31 bis en el Código Penal se introdujo para establecer la responsabilidad penal de las personas jurídicas, convirtiendo a la sociedad como sujeto activo o pasivo la posibilidad de recibir una pena, como por ejemplo pecuniarias, pero nunca con responsabilidad penal a la sociedad en conjunto.



En la Ley de 2015 se legisló de manera más profunda y completa el concepto compliance, que el magistrado Juan Carlos Peinado explicó cómo un conjunto de normas o procedimientos y mecanismos de control tendientes a garantizar el firme cumplimiento de la legalidad. Profundizando en la aplicación de modelos de gestión empresarial, alienados con los principios de buen gobierno, transparencia y responsabilidad social corporativa.

Hay muchos delitos que pueden realizar personas jurídicas como por ejemplo: delitos al medio ambiente o contra la salud pública, como por ejemplo la importación /exportación de medicamentos o alimentos que pueden llevar a cabo una investigación tanto al importador como al operador necesario para ese transporte, que puede llevar a cargar con responsabilidades consecuentes: multas, disolución de la empresa, suspensión de actividades, clausura de locales, etc.

Para finalizar la conferencia, Fernando Soto, de la empresa TÜV SÜD, detalló la aplicación que han creado que sirve para detallar una auto evaluación del nivel de cumplimiento del compliance por parte de cada empresa y su robustez. Se pudo realizar una demostración in situ en la que participaron los congresistas.

el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

FETEIA pide a Puertos del Estado que se responsabilice de los PIF



Cesáreo Fernández, secretario técnico de FETEIA-Oltra, Agustín Montori, presidente del grupo de trabajo gestión de puestos fronterizos de la Cámara de España y presidente de la Comisión Marítima FETEIA-OLTRA y Jaime Luezas, jefe de área de servicios a la comunidad portuaria de Puertos del Estado

Agustín Montori, presidente del grupo de trabajo gestión de puestos fronterizos de la Cámara de España y presidente de la omisión marítima de FETEIA-OLTRA, inició la última conferencia en el XI Congreso FETEIA, con el PIF como tema central. Explicó que “hemos detectado una serie de deficiencias o divergencias en las estructuras del PIF, entre ellos la poca polivalencia del personal, y aunque la coordinación ha mejorado, hay insuficiencia en los laboratorios que trabajan con el mismo, horarios muy ajustados, y una necesidad clara de una ventanilla única europea”. Remarcó la controversia sobre interpretación de las diferentes leyes europeas por las aduanas, “donde en algunos países son más laxas que en otros”.



Jaime Luezas, jefe de área de servicios a la comunidad portuaria de Puertos del Estado, continuó la conferencia remarcando la importancia de facilitar el paso fronterizo de las mercancías, ya que han aumentado la legislación europea y nacional, que trae como resultado el aumento de los controles complicando la fluidez de las mercancías.

Puertos del Estado propone una serie de soluciones para los PIF como un nuevo Plan de Medidas de mejora servicios de Sanidad Exterior, derogando la del 2006, con un nuevo planeamiento de horarios/flexibilidad, con fondos propios de Puertos del Estado y autoridades portuarias. Además, Luezas expuso la necesidad de incluir una regulación de una comisión interministerial relativa a controles e inspecciones en frontera, con la participación directa de Puertos del Estado y todos los implicados, incluidos SOIVRE y Aduana.

Otra de las propuestas de Puertos del Estado es la apuesta por la digitalización, deslocalizando las inspecciones, unificar aplicaciones o plataforma colaborativa única y tecnologías de registro distribuido.

Jaime Luezas acabó indicando que “la ventanilla única europea debería ser obligatoria”.

El presidente de FETEIA no quiso finalizar, después de escuchar la última conferencia del día, en expresar la necesidad de que “Puertos del Estado sea el responsable del PIF”.