

## Importacion Para Consumo Importacion Temporaria Cobro De Tributos Administracion Nacional De Aduanas Derechos De Importacion

### JURISPRUDENCIA

### Importación para consumo. Importación temporaria. Cobro de

tributos. Administración nacional de aduanas. Derechos de importación Se declara la validez de la resolución administrativa dictada por la Aduana que intimó a la actora al pago de los tributos que gravan la importación para consumo, en infracción al régimen de importación suspensiva. La CSJN explicó que la Res. 208/82 permitía que las barcazas permanezcan en destinación suspensiva de importación temporaria por un plazo de 8 meses y que, con una antelación mínima de un mes del vencimiento del plazo originario, podía solicitarse, por única vez, una prórroga, la cual no podía exceder los 4 meses adicionales. Sin embargo, la empresa no había solicitado dicha la prórroga y el plazo de la resolución se encontraba vencido, por lo que le correspondía que la empresa tributara el derecho de importación.

Buenos Aires, 26 de noviembre de 2019.- Vistos los autos: ?Agencia Marítima Dulce SA c/ DGA s/recurso directo de organismo externo?. Considerando: 1°) Que el Tribunal Fiscal de la Nación confirmó la resolución (AD SANI) 333/13 dictada por el Administrador (I) de la Aduana de San Nicolás en cuanto intimó al agente de transporte aduanero, Agencia Marítima Dulce S.A., al pago de la suma de \$ 1.126.584, en concepto de tributos que gravan la importación para consumo de la mercadería en infracción al régimen de importación suspensiva. Para llegar a esa conclusión, el mencionado tribunal relató que las presentes actuaciones tuvieron su origen como consecuencia de que, el 30 de agosto de 2011 y el 1° de septiembre de 2011, ingresaron a la jurisdicción de la Aduana de San Nicolás las barcazas ORE 21, ORE 31 y TBN 1437 de bandera boliviana, las que, el 2 de septiembre de 2011, sufrieron un siniestro en proximidades del kilómetro 350 del río Paraná, a raíz de que fueron abordadas por el buque ?Bold Word?, y quedaron parcialmente averiadas e imposibilitadas para navegar. A su vez, destacó que el 2 de diciembre de 2011 se informó que había finalizado el salvataje y reflotamiento de las barcazas, las que serían despachadas a solicitud de una empresa armadora del Paraguay a su puerto de origen en el exterior. Asimismo, señaló que el 12 de enero de 2012, se puso en conocimiento que las dos primeras barcazas habían sido reflotadas, pero que la TBN 1437 sería desguazada, dada la magnitud de los desperfectos que había sufrido y, el 15 de marzo de 2012, se hizo saber que las embarcaciones serían remolcadas por el remolcador ?Penélope?, acorde a las instrucciones recibidas por la Prefectura Naval Argentina, quien autorizaría su zarpada luego de la inspección del casco, prevista para el día 16 de marzo de 2012. Por otra parte, puso de relieve que la Aduana, el 1° de noviembre de 2012, procedió a la interdicción de las barcazas sin derecho a uso, sobre la base de sostener que, en tanto ellas habían ingresado al país los días 20 de agosto de 2011 y 1° de septiembre de 2011, había vencido el plazo para su importación temporal, de acuerdo a lo normado en los arts. 466 y 265, inc. c, ap. 2 del Código Aduanero. Luego, el organismo aduanero instruyó sumario por presunta comisión de la infracción tipificada en el art. 970 del Código Aduanero (disposición 498/12 -AD SANI-), que culminó con el dictado de la resolución 333/13 (AD SANI). Asimismo, en atención a que la empresa actora abonó el importe mínimo de la multa en los términos del art. 930 del código de la materia, decretó la extinción de la acción penal y -en lo que al caso interesa- la intimó al pago de los tributos que gravan la importación para consumo de la mercadería en infracción de conformidad con lo establecido en el art. 274 del Código Aduanero. Tras ello, y en lo que resulta relevante para decidir los agravios planteados ante esta instancia, el Tribunal Fiscal descartó la posibilidad de hacer valer en el sub examine las previsiones de los arts. 6° y 9° del Acuerdo de la Hidrovía Paraguay-Paraná por no haberse acreditado las condiciones y requisitos que, conforme lo sostuviera la demandante, permitieran equiparar a las embarcaciones extranjeras con las nacionales a los fines de otorgarles idéntico tratamiento en cuanto a tributos, tarifas, tasas y demás conceptos. Por otra parte, el mencionado tribunal rechazó el argumento de la actora acerca de que no era aplicable al caso lo dispuesto por el art. 466 del Código Aduanero, puesto que, al tratarse las barcazas de medios de transporte que carecen de propulsión propia, no podrían cumplir con lo dispuesto en el citado artículo en cuanto a ingresar al país por sus propios medios. A lo que agregó que la resolución 208/82 de la Administración Nacional de Aduanas, que regula específicamente el régimen de las barcazas, establece que ellas podrán permanecer en destinación suspensiva de importación temporaria por un plazo de 8 meses y que, con una antelación mínima de un mes del vencimiento del plazo originario, podrá solicitarse, por única vez, una prórroga, la cual no puede exceder los 4 meses adicionales (puntos 3.3.1 y 3.3.2). En razón de ello, afirmó que de acuerdo con las constancias obrantes en las presentes actuaciones, el plazo de permanencia en el país de las barcazas se encontraba ampliamente vencido, por lo que, en los términos del art. 274 del Código Aduanero, correspondía confirmar la resolución apelada. 2°) Que la Sala I de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal, al hacer lugar al recurso de apelación interpuesto por la actora, revocó lo decidido por el Tribunal Fiscal de la Nación 17, en consecuencia, dejó sin efecto la exigencia tributaria contenida en el art. 3° de la resolución 333/13 (AD SANI). Para decidir en el sentido

indicado el a quo, tras señalar que la resolución 208/82 era la que regía la cuestión debatida en autos, destacó que las barcasas ORE 21, ORE 31 y TBN 1437 ingresaron al país bajo el régimen de destinación suspensiva de importación temporaria por 8 meses, vencido el cual la Aduana procedió a exigir el pago de los tributos correspondientes, de acuerdo con lo dispuesto por el inc. a, apartado 1°, del art. 274 del Código Aduanero y a disponer la interdicción de las barcasas. Expresó que el mencionado artículo estipula la caducidad del régimen ante el incumplimiento de los plazos de permanencia y que si bien no se desconocía que ese plazo hace a la esencia del sistema de destinación suspensiva de importación temporaria, el siniestro que sufrieron las barcasas sometidas a este régimen imponía la necesidad de examinar esa caducidad con especial detenimiento, en tanto el referido siniestro no solo incidió en la disponibilidad de las embarcaciones dificultando su reexportación en término, sino que inclusive en el caso de la barcaza TEN 1437 tornó inconveniente su reparación dada la extensión de los daños sufridos. Por otra parte, puso de relieve que desde el 2 de septiembre de 2011 (fecha del siniestro) las barcasas estuvieron inutilizadas hasta que Prefectura Naval Argentina aprobó la navegación hacia el astillero para su reparación, el 16 de marzo de 2012; por lo que aún luego del abordaje acaecido, la función comercial que poseían estaba todavía sin posibilidad de ser explotada. Sobre esta base, e invocando la doctrina que surge del precedente "Televam" (Fallos: 335:2549), el a quo juzgó que no era equitativo declarar la caducidad del régimen y exigir el tributo ante el vencimiento del plazo de permanencia sin tener en cuenta que el siniestro que sufrieron las barcasas había impedido su utilización comercial por parte de la actora, que era justamente la finalidad del régimen. A lo que añadió que los arts. 260, 261, 262 del Código Aduanero morigeran y hasta eximen de la exigencia tributaria a quien no pueda disponer de la mercadería por caso fortuito o fuerza mayor. 3°) Que contra tal sentencia, la Administración Federal de Ingresos Públicos - Dirección General de Aduanas interpuso el recurso extraordinario, que fue concedido mediante el auto obrante a fs. 283/283 vta. 4°) Que en su remedio el apelante sostiene, en síntesis, que el fallo objeto de recurso interpretó de manera errada normas federales y que, además, aplicó un precedente de esta Corte sin respetar los argumentos fundamentales que emanaban de él. Asimismo, destacó que en autos "no medió caso fortuito ni fuerza mayor" que permitiese recurrir a las disposiciones de los arts. 260 y siguientes del Código Aduanero pues "la colisión entre dos buques en un río (ni siquiera en mar abierto) no puede ni resultar imprevisible ni imposible de ser superado" (conf. fs. 250 vta.). Agregó que tampoco se configuraba una situación que permitiera dar una interpretación equitativa al régimen de destinación suspensiva de importación temporaria, máxime sin declarar expresamente su inconstitucionalidad. Por otra parte, pone de relieve que en la hipótesis de que hubiera existido un supuesto de caso fortuito o fuerza mayor, a los fines de su importación o exportación para consumo, la mercadería debe considerarse en el estado en que se encuentre, previsión que no había sido considerada en el caso por el a quo. Por último, destaca que el pedido de prórroga del plazo de permanencia solicitado el 22 de enero de 2013 no fue efectuado con la antelación exigida por la resolución 208/82. 5°) Que el recurso extraordinario resulta formalmente procedente, puesto que en el sub examine se encuentra en discusión la inteligencia y aplicación de normas federales como lo son el Código Aduanero, la ley 24.385 y la resolución 208/82 de la Administración Nacional de Aduanas, y la decisión final del pleito ha sido adversa a los derechos que la apelante funda en ellas (art. 14, inc. 3°, de la ley 48). 6°) Que, por otra parte, cabe recordar que en la tarea de esclarecer la inteligencia de normas federales, la Corte no se halla limitada por las posiciones del a quo ni de las partes, sino que le incumbe realizar una declaratoria sobre el punto disputado (conf. doctrina de Fallos: 323:1491 y sus citas, entre otros). 7°) Que en primer lugar es necesario poner de relieve que no se encuentra discutido en las presentes actuaciones que el 30 de agosto de 2011 y el 1° de septiembre de 2011 ingresaron a jurisdicción de la Aduana de San Nicolás las barcasas ORE 21, ORE 31 y TEN 1437 de bandera boliviana integrando un convoy transportado por el remolcador "Jan Connor" por la Hidrovía Paraná-Paraguay (conf. fs. 40 vta. y 80 vta, y manifiestos marítimos de importación obrantes a fs. 124/130) ni que el día 2 de septiembre de 2011 las mencionadas barcasas sufrieron un siniestro en proximidades del km 350 del río Paraná, a la altura de la ciudad de San Nicolás, Provincia de Buenos Aires, a raíz de que fueron abordadas por el buque de ultramar "Bold Word", quedando seriamente dañadas y hundidas en el mencionado lugar (conf. f. 13 y ss. de las actuaciones administrativas n° 12627-31-2012). A su vez, también está fuera de debate que posteriormente se procedió al salvataje y reflatamiento de esas barcasas (conf. notas del 2 de diciembre de 2011 y 9 de marzo de 2012 obrantes en las actuaciones administrativas), y que dos de ellas pudieron ser reparadas mientras que la restante fue desguazada. Y que si bien la Prefectura Naval Argentina, tras la inspección de los cascos de las embarcaciones ORE 21 y ORE 31, autorizó la navegación hasta el astillero para su reparación, la Aduana con fecha 1° de noviembre de 2012 procedió a su interdicción sin derecho a uso por haber vencido el plazo de importación temporal, de acuerdo con lo establecido en los arts. 466 y 265, inc. c, del Código Aduanero (conf. fs. 33 de las citadas actuaciones). 8°) Que el régimen de importación temporaria tiene como elemento esencial su carácter transitorio, ya que los bienes solo pueden permanecer en esa situación por un plazo determinado, vencido el cual habrá de asignársele una destinación aduanera definitiva, ya sea de exportación o de importación, y en este último caso habrán de abonarse los tributos correspondientes (arts. 250, 271 y 274 del Código Aduanero). Por otra parte, el art. 252 del código de la materia faculta al Poder Ejecutivo para determinar la mercadería susceptible

de acogerse a este régimen y las condiciones en las que este se hará efectivo. En razón de esta última previsión, y en lo que al caso especialmente concierne, la resolución 208/82 de la Administración Nacional de Aduanas reguló, entre otros aspectos, el régimen de destinación suspensiva de importación de barcazas. En razón de ello, en el punto 3.3.2 de ese precepto se dispuso que ¿Las barcazas extranjeras podrán permanecer en destinación suspensiva de importación temporaria por un plazo de ocho (8) meses?. Asimismo, ese mismo acápite faculta al agente de transporte aduanero a que, con una anterioridad mínima de un mes al vencimiento del plazo acordado para la permanencia de la mercadería en el territorio aduanero, y mediando motivos fundados, solicite a la Administración Nacional de Aduanas la prórroga de dicho plazo, la que podrá ser concedida por una sola vez y por un plazo de hasta cuatro (4) meses. Finalmente, y a los efectos de concluir la reseña normativa, debe mencionarse que el art. 267 del Código Aduanero establece que vencido el plazo acordado para solicitar la prórroga de la permanencia de mercadería sometida al régimen de importación temporaria, caducará el derecho a solicitarla. 9°) Que ello aclarado es preciso señalar que, más allá del estatus jurídico que corresponda asignar al río Paraná, lo cierto es que las partes están contestes en que las barcazas en cuestión ingresaron al territorio aduanero en forma previa al siniestro de fecha 2 de septiembre de 2011 y permanecieron, en él, desde entonces (conf. fs. 36 vta., fs. 49 vta., fs. 42, fs. 80 de esta causa y fs. 13 del expediente administrativo SC 59-360/2012). En efecto, según consta en los manifiestos marítimos n° 11059MANI001918F y n° 11059MANI001966X, obrantes en copia a fs. 125/130 -y así lo ratifican los dichos de los litigantes-, la barcaza TBN 1437 lo hizo el 30 de agosto de 2011 y las barcazas ORE 21 y ORE 31 el 10 de septiembre de 2011. En consecuencia, no hay dudas de que son aplicables al caso las previsiones que regulan el régimen suspensivo de importación, máxime cuando ellas le fueron aplicadas a las embarcaciones en cuestión (confr. medida para mejor proveer obrante a fs. 124), a las que se les otorgó un plazo de permanencia en el país de ocho (8) meses; circunstancia que, por otra parte, no era desconocida por la actora, de acuerdo con la nota obrante a fs. 12, mediante la cual se solicitó la extensión del plazo de permanencia originario, a los fines de proceder a la reparación de las barcazas. 10°) Que en el contexto normativo señalado se advierte que el tribunal de grado ha resuelto la cuestión con prescindencia de lo establecido por preceptos de carácter federal que rigen en la especie. En efecto, el fallo objeto de recurso, luego de reconocer la aplicación al caso sub examine del régimen de la resolución 208/82, consideró que se había configurado un caso fortuito o fuerza mayor, a raíz del siniestro que sufrieron las barcazas que les impidió su reexportación en término e, inclusive, en el caso de la TBN 1437, tornó inconveniente su reparación al punto de que fue desguazada. Esa decisión omitió considerar las específicas disposiciones de la resolución 208/82 de la Administración Nacional de Aduanas, reseñadas en el considerando 8°, en las que se establece tanto un plazo máximo para la permanencia en destinación suspensiva de importación como las estrictas condiciones que deben cumplirse para solicitar su prórroga, normativa esta de la que no pudo prescindir el a quo para una adecuada solución del caso. Ello es así máxime cuando -con abstracción de si en el caso se configuró un supuesto de caso fortuito o fuerza mayor- existen precisas constancias de que las circunstancias que dificultaron la reexportación en término de la mercadería importada en modo alguno impedían a la demandante solicitar la prórroga del plazo de permanencia de los bienes importados antes de que transcurrieran los ocho meses otorgados, habida cuenta la antelación mínima de un mes requerida por la mencionada resolución 208/82. No altera a esta conclusión la prórroga requerida el 22 de enero de 2013 puesto que, a esa fecha, ya había caducado el derecho a solicitarla (conf. arts. 3.3.2 de la resol. 208/82 y 267 del Código Aduanero). 11°) Que el fundamento de la estrictez de los plazos en cuestión surge claro de la exposición de motivos de la ley 22.415 -que sancionó el Código Aduanero-, en el comentario a la sección III, título II, capítulo III, punto 9, referido a la destinación suspensiva de importación temporaria, en cuanto expresa que ¿Ha sido motivo de especial atención de la Comisión Redactora el abuso y desnaturalización que este instituto ha sufrido desde hace muchos años, mediante el otorgamiento de sucesivas prórrogas para cumplir con la obligación de reexportar? y que por tratarse la destinación suspensiva ¿...de una importación que no se grava con tributos en atención al reducido tiempo en el que ha de permanecer la mercadería en territorio aduanero, se advierte que la extensión de su estadía puede conspirar contra el objetivo tenido en cuenta por el legislador?; por lo que ¿resulta necesario determinar con precisión distintos plazos según el destino a otorgarse a la mercadería y regular prolijamente las posibilidades de acordar prórrogas?. 12°) Que, por lo demás, tampoco es posible aplicar al caso, sea por analogía sea recurriendo a una interpretación ¿equitativa?, las previsiones establecidas en los arts. 260, 261, 262 y 270 del Código Aduanero, puesto que -dadas las particulares circunstancias reseñadas- ello implicaría extender una solución de excepción más allá de aquellos supuestos expresamente contemplados por el legislador. 13°) Que, por lo demás, cabe advertir que la situación de base aquí discutida difiere de la tratada en Fallos: 335:2549 (¿Tevelam?) -precedente del cual hace mérito la sentencia apelada-, pues se trata de una operación de importación de distintas características a la aquí examinada. 14°) Que, por último, no obsta a tal conclusión la circunstancia de que las barcazas en cuestión navegaran al amparo del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná, suscripto entre la República Argentina, la República de Bolivia, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay, aprobado por ley 24.385, pues tal régimen tiene por objeto ¿facilitar la navegación y el transporte comercial?

(art. 1), pero sin que ello implique que las partes contratantes hayan renunciado de sus facultades propias en el control de la entrada y salida de las mercaderías de sus propios territorios. Por ello, habiendo dictaminado la señora Procuradora Fiscal, corresponde declarar procedente el recurso extraordinario, revocar la sentencia apelada y en uso de las atribuciones conferidas por el art. 16, segunda parte, de la ley 48, rechazar el recurso interpuesto por Agencia Marítima Agua Dulce S.A. Con costas. Notifíquese y remítase.

CARLOS FERNANDO ROSENKRANTZ JUAN CARLOS MAQUEDA RICARDO LUIS LORENZETTI  
ELENA I. HIGHTON de NOLASCO HORACIO ROSATTI VOTO DEL SEÑOR MINISTRO DOCTOR DON  
HORACIO ROSATTI Considerando: Que el infrascripto comparte y adhiere al voto de la mayoría con excepción de los considerandos 13 y 14. Por ello, habiendo dictaminado la señora Procuradora Fiscal, corresponde declarar procedente el recurso extraordinario, revocar la sentencia apelada y en uso de las atribuciones conferidas por el art. 16, segunda parte, de la ley 48, rechazar el recurso interpuesto por Agencia Marítima Agua Dulce S.A. Con costas. Notifíquese y remítase. HORACIO ROSATTI SUPREMA CORTE - I - A fs. 146/152 vta., la Sala ?E? del Tribunal Fiscal de la Nación confirmó la resolución 333/2013 (AD SANI), dictada por la AFIP el 25/7/2013, por medio de la cual se había intimado a la actora al pago de los tributos que gravan la importación de mercaderías en infracción al régimen de importación suspensiva por la suma de \$1.126.584. Tuvo en consideración que las actuaciones se iniciaron como consecuencia del ingreso a la jurisdicción de la Aduana de San Nicolás, el 30/8/2011, de tres barcazas de bandera boliviana -ORE21, ORE31 Y TBN1437-, las que colisionaron unos días más tarde, el 2/9/2011, en las cercanías del km 350 del Río Paraná, quedando parcialmente averiadas e imposibilitadas para navegar. Posteriormente, el 2/12/2011 se informó que había finalizado el salvataje y refluotamiento de las embarcaciones, las que se encontrarían próximas al egreso del país, hacia su puerto de origen en el exterior. Sin embargo, el 12/1/2012, se puso en conocimiento que las dos primeras barcazas fueron refluotadas, pero que la TBN1437 sería desguazada, dada la magnitud de los desperfectos que había sufrido. Agregó que el 1/11/2012 la Dirección General de Aduanas (DGA) dispuso un interdicto sobre esas embarcaciones, sin derecho a su uso, al haber vencido el plazo para su importación temporal, de acuerdo con lo normado por los arts. 466 Y 265, inc. c), ap. 2, del Código Aduanero -CA en adelante- o A resultas de ello, se dictó la disposición 498/12 (AD SANI), por la que se dio vista por la presunta comisión de la infracción contemplada en el art. 970 CA, ordenando instruir el sumario correspondiente. Allí se informó que la multa a aplicar podría ser de una a cinco veces el monto de los tributos que gravaban la importación, los que ascendían a la suma de \$1.126.584. La actora abonó la suma correspondiente al mínimo de la multa establecida, por \$1.126.584, de conformidad con el art. 930 CA, solicitando la extinción de la acción penal, y que no se registrase el antecedente en su legajo. Ello no obstante, se dispuso una nueva vista a la firma, intimándola al pago de los tributos adeudados, según lo ordenado por los arts. 274 y cc. CA. A pesar de haberse presentado en ese sumario, y haber planteado la nulidad de esta segunda vista por considerar extemporáneo el reclamo de los gravámenes, depositó la suma exigida en los términos del art. 796 CA como garantía, solicitó la liberación de las dos barcazas de acuerdo con lo normado por el art. 453 CA, Y pidió que se autorizase que zarpara con destino a Paraguay. Recordó que la resolución 333/2013 (AD SANI) dispuso tener por extinguida la acción penal, a la vez que volver a intimar el pago de los gravámenes correspondientes. Para resolver de la forma indicada, el Tribunal Fiscal rechazó, en primer término, el planteamiento de inconstitucionalidad de los arts. 274 y 275 CA, ya que el art. 1.164 de dicho cuerpo legal no le otorga facultades para expedirse sobre la falta de validez constitucional de las leyes tributarias y de sus reglamentaciones. Por otra parte, rechazó el planteo de nulidad en cuanto a la extemporaneidad de la reclamación del gravamen señalando que, al momento en que le fue corrida la vista, los tributos habían sido correctamente liquidados, y que la notificación de la liquidación del tributo reclamado no fue controvertida. Con respecto a la aplicación de los arts. 6° y 9° del Acuerdo de la Hidrovía Paraguay-Paraná, ratificado por la ley 24.385, señaló que no se habían acreditado las condiciones y requisitos que permiten equiparar las embarcaciones extranjeras con las nacionales a los fines de otorgarles idéntico tratamiento en cuanto a tributos, tarifas, tasas y demás conceptos. También rechazó el argumento de la actora acerca de que no era aplicable lo dispuesto en el art. 466 CA, dado que, al tratarse las barcazas de medios de transporte que carecen de propulsión propia, no podrían cumplir con lo allí previsto en cuanto a ingresar al país ?por sus propios medios?. Sostuvo que la resolución 208/1982 contempla el régimen de las barcazas, y que en sus puntos 3.3.1 Y 3.3.2 establece lo atinente a la destinación suspensiva de importación temporaria, fijando un plazo de hasta 8 meses y que, con un lapso de antelación no menor a un mes, podrá solicitarse una prórroga, la cual no podrá exceder los 4 meses adicionales. Tuvo por comprobado, de acuerdo con las constancias documentales acompañadas, que ese plazo se encontraba ampliamente vencido, confirmándose la resolución recurrida. - II - A fs. 239/242 vta., la Sala I de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal revocó la sentencia de la instancia anterior, dejando sin efecto la exigencia tributaria. Tras indicar que lo que se discute en el sub lite es la procedencia de la pretensión tributaria de la DGA, sostuvo que asiste la razón al tribunal administrativo en cuanto a que es la resolución 208/1982 la que rige la cuestión, sin que sea óbice para ello que la norma no haya sido considerada por las partes, ni alegada por la DGA en las actuaciones administrativas. Por

tal razón, las barcazas indicadas gozaban de un plazo de 8 meses para su importación temporaria, vencido el cual la DGA procedió a exigir los tributos correspondientes, de acuerdo con el art. 274, inc. a, ap. 1, CA Y disponer el mencionado interdicto. Sin perjuicio de ello, señaló que el siniestro que sufrieron dichas barcazas obliga a examinar con detenimiento las normas relativas a su importación temporaria, ya que el evento no sólo incidió en la disponibilidad de ellas -impidiendo su reexportación en término- sino que inclusive en el caso de la TBN1437 tornó inconveniente su reparación, por lo que fue luego desguazada. Destacó que las averías se produjeron a dos días del ingreso al país de las barcazas, y que estuvieron inutilizadas hasta que la Prefectura Naval Argentina aprobó su reflotamiento y navegación hasta el astillero para su reparación, el 16/3/2012. Por lo tanto, y aun luego de tal fecha, su función comercial no podía ser explotada. Con cita del precedente de Fallos: 335:2549 y con referencia a los criterios interpretativos allí indicados, especificó que no parece equitativo que en este caso se apliquen las normas referidas para declarar la caducidad del régimen de importación temporaria y exigir el tributo. Además, los arts. 260, 261 Y 262 CA morigeran y hasta eximen del gravamen a quien no pueda disponer de la mercadería por caso fortuito o de fuerza mayor, circunstancias que se han dado en la especie durante el lapso en que los bienes estuvieron inutilizados para su tarea. - III - Disconforme con lo resuelto por el a quo, la Aduana interpuso el recurso extraordinario que obra a fs. 245/254, el cual fue concedido a fs. 283/283 vta. En síntesis, adujo que la sentencia recurrida interpretó de manera errada normas federales y que, además, aplicó un precedente de V. E. sin respetar los lineamientos que de él emanan. Sostuvo que, a su juicio, no existió un caso fortuito o de fuerza mayor que permitiese aplicar las disposiciones de los arts. 260 y cc. CA, ni dar una interpretación equitativa al régimen de destinación suspensiva de importación temporaria, máxime sin declarar expresamente su inconstitucionalidad. - IV - Advierto que si bien a fs. 256/263 vta. la actora interpuso un recurso extraordinario, éste fue denegado a fs. 283/283 vta., sin que haya constancia de la interposición de la queja correspondiente. - V - A mi modo de ver, el recurso federal es formalmente procedente, dado que se ha cuestionado la inteligencia de normas federales -arts. 250, 260, 261, 262, 270, 436 Y cc. CA; ley 24.385; res. 208/1982 de la Dirección General de Aduanas- y la sentencia definitiva del tribunal superior de la causa ha sido contraria al derecho que la apelante fundó en aquélla (art. 14, inc. 3º, de la ley 48). En este punto, no es ocioso recordar que, en su tarea de establecer la correcta interpretación de las normas de carácter federal, V.E. no se encuentra limitada por las posiciones del tribunal apelado y del recurrente, sino que le incumbe realizar una declaración sobre el punto disputado (art. 16, ley 48), según la inteligencia que rectamente les otorgue (arg. Fallos: 307:1457; 320:1915, entre otros). - VI - Debe ponerse de relieve que es un hecho fuera de debate -tal como surge de las actuaciones administrativas Act. Nro. 12627-31-2012, acompañadas por cuerda- que las barcazas ORE21, ORE31 Y TBN1437, que navegaban por la Hidrovía Paraná Paraguay, sufrieron un siniestro el 2/9/2011 que imposibilitó que continuasen prestando servicios, quedando allí hundidas. También está fuera de discusión que posteriormente se procedió a su salvataje y reflotamiento, siendo transportadas hasta un astillero (ver notas del 2/12/2011 y 9/3/2012 en las que los responsables de las barcazas informaron a las autoridades competentes sobre tales vicisitudes), y que las dos primeras pudieron ser reparadas, mientras que la última fue desguazada. Y que si bien la Prefectura Naval Argentina procedió primero a la inspección de casco y autorizó su salida hacia el exterior (16/3/2012), fue la Aduana la que dispuso un interdicto sobre dichas barcazas (1/11/2012), impidiéndoles así su egreso e instruyendo el sumario que, a la postre, dio lugar a esta causa judicial. Posteriormente, la actora -en otra causa en la que intervino la misma Sala I, dictando sentencia el 18/3/2014; ver fs. 242, segundo párrafo- obtuvo una medida cautelar que le permitió la navegación hacia el exterior de las dos barcazas mencionadas. Es decir, que hay constancias suficientes en autos de en todo momento, la actora y las demás personas responsables de dichas barcazas mantuvieron informadas a las autoridades nacionales respectivamente competentes acerca de las vicisitudes ocurridas con ellas, realizando las preceptivas tramitaciones para obtener los permisos y autorizaciones con el fin de proceder a su salvataje, reflotamiento, puesta en condiciones de navegabilidad y permiso para su salida del país, o bien comunicando sobre el destino de desguace dado a la restante barcaza. - VII - El régimen de destinación suspensiva de importación temporaria es el que permite que una mercadería importada pueda permanecer con una finalidad y por un lapso determinado dentro del territorio aduanero, quedando sometida, desde el mismo momento de su libramiento, a la obligación de reexportarla para consumo con anterioridad a .que se venza el plazo mencionado (arg. arts. 250 y cc. CA). De acuerdo con el relato de los hechos efectuado, las barcazas habrían estado todo el tiempo sobre las aguas del Río Paraná, que es un río internacional y, por ende, no forma parte del territorio aduanero, ni general ni especial (arg. Art. 3º, inc. a, CA). Por lo tanto, no puede considerarse que durante el tiempo de su navegación y posterior hundimiento, se hubiera configurado supuesto alguno de importación de ellas, al no haber ingresado al territorio aduanero (arg. Art. 9º CA) Así, al no haber detallado el ente recaudador de forma conveniente en qué momento dichas barcazas habrían ingresado efectivamente al territorio aduanero, y el momento en que egresaron de él -o bien lo relativo al desguace de la TBN1437-, no resulta posible determinar la secuencia temporal de la importación eventualmente realizada en los términos del citado art. 250 CA ni el eventual incumplimiento de ese régimen, lo que deja sin sustento la pretensión tributaria esgrimida en la resolución 333/2013 (AD SANI) y es suficiente para confirmar la sentencia

recurrida. - VIII - Por otra parte, y a mayor abundamiento, coincido con el a quo en que las peculiares circunstancias que rodearon el caso en cuestión también impiden tener por configurados los extremos que conducen a aplicar el régimen de los arts. 250 Y cc. CA. En efecto, no ha de escaparse que congruentemente con lo dispuesto en esa norma, el art. 274, inc. 1, ap. a, CA establece que la mercadería que hubiera sido sometida al régimen de importación temporaria se considerará importada para consumo -incluso cuando su importación estuviera sometida a una prohibición- si se hubiera vencido el plazo otorgado para su permanencia sin haberse cumplido con la obligación de reexportar. Y, por su parte, los arts. 259 a 263 CA establecen ciertos supuestos que permiten dispensar, total o parcialmente, del pago de tributos al incumplimiento de la obligación de reexportar en término. La idea que subyace en la regulación de este régimen es la de evitar gravar las mercaderías que ingresan al territorio aduanero nacional siempre y cuando éstas vayan a permanecer en él durante un lapso reducido de tiempo. Como se indica en la exposición de motivos de la ley 22.415, ¿Ha. Sido motivo de especial atención de la Comisión Redactora el abuso y desnaturalización que este instituto ha sufrido desde hace muchos años, mediante el otorgamiento de sucesivas prórrogas para cumplir con la obligación de reexportar?, y advirtió que ¿la extensión del plazo de su estadía puede conspirar contra el objetivo tenido en cuenta por el legislador?, que no es otro que impedir el uso económico de esos bienes -incluso por períodos de tiempo breves- dentro de la economía nacional. Señala dicha exposición de motivos, a modo de ejemplo, que las nuevas técnicas de comercialización, como el leasing, ¿facilitan el empleo de bienes por plazos reducidos. Todo ello puede tornar ineficaz la protección de la industria nacional fundada en la aplicación de un arancel, que grava las importaciones definitivas (para consumo) pero que no alcanza a las importaciones temporarias?. Debe recordarse que, como reiteradamente lo ha dicho V.E., la primera regla de interpretación de un texto legal es la de asignar pleno efecto a la voluntad del legislador, cuya fuente principal es la letra de la ley (Fallos: 302:160 O, entre muchos) y en esta tarea no pueden descartarse los antecedentes parlamentarios y el mensaje del órgano que lo propone, que resultan útiles para conocer su sentido y alcance (Fallos: 306:1047). Es evidente para mí -más allá de lo dicho en el acápite anterior- que las barcazas en cuestión, debido a las averías que sufrieron, no pueden ser consideradas productos que hayan sido despachados a plaza o que hayan estado prestando servicios en la órbita del circuito económico nacional, y menos aún que se haya intentado evitar el pago de los correspondientes derechos por su importación. En otros términos, no advierto que la conducta de la actora haya implicado poner en riesgo la renta fiscal, o que ocultase alguna fraudulenta en tal sentido (arg. Fallos: 335:2549, cons. 7º). Y, por ello, entiendo que no puede concluirse, como pretende la Aduana, que los bienes objeto de esta causa deban ser tratados bajo los rígidos cánones del régimen de los arts. 250 y cc. CA, a pesar de haber padecido el siniestro indicado. Como señalé, tengo para mí que no pudo considerarse que los bienes fueron despachados a plaza toda vez que, desde el siniestro y hasta el egreso de las barcazas, la actora y los demás responsables de esos bienes mantuvieron informadas a las autoridades competentes del estado y del destino de ellos, con dirección hacia fuera de las fronteras. Es doctrina de ese Tribunal que ¿cuando la inteligencia de un precepto, basada exclusivamente en la literalidad de su texto, conduzca a resultados concretos que no armonicen con el ordenamiento jurídico restante o arribe a consecuencias reñidas con los valores por él tutelados, la interpretación debe integrarse al conjunto armónico del referido ordenamiento? (Fallos: 326:3679). Asimismo, V.E. ha afirmado reiteradamente que los textos legales no deben ser considerados a los efectos de establecer su alcance y sentido aisladamente, sino como un todo coherente y armónico, como partes de una estructura sistemática considerada en su conjunto, teniendo en cuenta, además de la letra, la finalidad perseguida por aquellos, y adoptando un sentido que concilie y deje a todas sus disposiciones con valor y efectos (Fallos: 323:2117; 324:1481; 325:1731; 327:769; entre otros). Por estas razones, concluyo en que tampoco puede reputarse en el caso que se haya configurado un supuesto siquiera presuntivo- de una importación para consumo que habilite al ente recaudador a dejar sin efecto el régimen de importación suspensiva y que pueda proceder al cobro de los pertinentes gravámenes.

- IX - En virtud de lo expuesto, considero que debe declararse formalmente admisible el recurso extraordinario de fs. 245/254 Y que, por las razones indicadas en el presente, cabe confirmar la sentencia apelada. Buenos Aires, 26 de mayo de 2017.

ES COPIA LAURA M. MONTI

ADRIANA N. MARCHISIO Subsecretaria Administrativa Procuración General de la Nación

044488E