San José, 19 de abril de 2024
MH-DGA-DN-DA-OF-0043-2024

Señor
Cristian Montiel Torres
Subdirector General de Aduanas
Servicio Nacional de Aduanas

Asunto: Criterio legal sobre resolución RES-DGA-353-2022.

En atención a su solicitud de criterio respecto de la legalidad de la resolución RES-DGA-353-2022, se indica:

La resolución de alcance general N° **RES-DGA-353-2022** constituye un procedimiento especial, emitido con el propósito de regular una situación extraordinaria surgida en Puerto Caldera, que no pudo ser atendida de acuerdo con los procedimientos ordinarios de ingreso de personas, mercancías, vehículos y unidades de transporte establecidos en el Manual de Procedimientos Aduaneros.

Bajo dicho contexto, en su momento la Dirección General de Aduanas como órgano superior jerárquico nacional en materia aduanera, hizo uso de su potestad de ejercicio de sus atribuciones y funciones. De conformidad con los artículos 9 y 11 de la Ley General de Aduanas se emitió la resolución citada, basando esa decisión, tal como se indica en el **Considerando I**, en que fuera una medida "paliativa" para atender la problemática existente al ingreso de mercancías por el principal puerto de la costa Pacífica.

La resolución citada estableció un procedimiento "especial" que contempla la movilización de la mercancía contenerizada a los estacionamientos transitorios de la jurisdicción de la Aduana de Caldera, con las únicas excepciones de mercancías IMO[1], refrigeradas o alguna otra que autorizara expresamente la Dirección General de Aduanas, así como la carga sobredimensionada[2], de acuerdo con lo declarado en el manifiesto de carga.

Se extrae que la citada resolución reguló el despacho de mercancías de forma anticipada, pero no con una aplicación de la normativa vigente como mecanismo de despacho y puesta a disposición del interesado en el menor tiempo posible, dado que eso repercutiría directamente e imposibilitaría la ejecución del sistema de despacho de contenedores, separados en "stacking" (apilado) por transportistas y la movilización de los contenedores

[1] Las mercancías peligrosas o mercancías IMO (International Maritime Organization) son aquellas que, por sus propiedades y características, representan un riesgo para la seguridad y la salud de las personas. Tomado de: https://www.tibagroup.com/es/clasificacion-imo-como-identificar-una-mercancia-peligrosa#:~:text=Las%20mercanc%C3%ADas%20peligrosas%20o%20mercanc%C3%ADas,la%20salud%20de%20las%20personas.

[2] RES-DGA-1298-2023 del 17 de julio de 2023.

hacia los estacionamientos transitorios, según el horario asignado (ventana de tiempo), regulado por la resolución **CR-INCOP-RESOLUCIÓN-GG-2021-0066**, emitida por la Gerencia General del INCOP en fecha 15 de noviembre de 2021.

No obstante, debe quedar claro que la resolución RES-DGA-353-2022 no fue emitida conforme la normativa ordinaria vigente en materia de despacho anticipado de mercancías, al no autorizar la disposición inmediata de las mercancías, sino el traslado a estacionamientos transitorios, justificando lo anterior en el **Considerando VIII**, aplicando los artículos 145 y 145 bis de la Ley General de Aduanas y lo señalado por el Tribunal Aduanero Nacional, respecto de que los estacionamientos transitorios prestan el servicio de estacionamiento para vehículos, unidades de transporte comercial y sus cargas a transportistas aduaneros por un plazo determinado, por lo que pueden asimilarse a una especie de *"ampliación de las instalaciones portuarias"* o *"parqueos temporales"* ante la insuficiencia de infraestructura portuaria.

Los estacionamientos transitorios han sido autorizados ante circunstancias excepcionales tal como lo indica el artículo 145 citado. Al respecto, la Dirección Normativa mediante Criterio **DN-250-2015**, señaló: *"Es decir, mediante la autorización de los Estacionamientos Transitorios, se solventa una necesidad que en principio corresponde a la Administración Pública, la cual por la escasez de recursos, limitado espacio físico y falta de infraestructura en las zonas portuarias del país, se ve obligada a autorizar el funcionamiento de los establecimientos transitorios con el fin de facilitar y agilizar la zona portuaria."*

Así las cosas, circunstancias tales como insuficiencia de espacio, de infraestructura y de maquinaria en la zona portuaria para la recepción de las mercancías contenidas en los contenedores que ingresan en importación o egresan en exportación, justamente corresponden a la misma problemática que se trató de solventar con la resolución de cita, en el Puerto de Caldera.

Por otra parte, en el **Considerando IX** de la resolución citada, se hace referencia a los artículos 130 del CAUCA IV y 9 inciso e) de la Ley General de Aduanas, de forma que la Dirección General de Aduanas está facultada para desarrollar o actualizar los procedimientos, de manera que impliquen mayores grados de facilitación, la adaptación a los requerimientos del comercio internacional y el ejercicio del control aduanero.

En este sentido, es claro que la Dirección General de Aduanas, buscó plasmar en la resolución RES-DGA-353-2022 un procedimiento cuya aplicación, si bien es cierto, no constituye la solución a la problemática existente en Puerto Caldera, según los antecedentes señalados en los diferentes considerandos de la resolución –**Considerandos II al VII**–, en su momento, sí facilitó el ingreso de mercancías a través del Puerto de Caldera, como apoyo para evitar su colapso total.

Dicha resolución forma parte del régimen jurídico aduanero que, según dispone el artículo 5 de la Ley General de Aduanas, debe interpretarse en la forma que garantice mejor el desarrollo del comercio exterior de la República, en armonía con la realidad

socioeconómica imperante al interpretarse la norma y los otros intereses públicos, a la luz de los fines del ordenamiento.

Cabe agregar que la resolución citada no sólo se emitió como un instrumento de facilitación para el ingreso de las mercancías que ingresaban por dicho puerto, sino de control aduanero, pues establece unos lineamientos específicos que regulan el ingreso y salida de mercancías a través de Puerto Caldera, así como de la actividad de las personas físicas o jurídicas que intervienen en las operaciones de comercio exterior que en éste se realizan.

Por lo anterior, es consideración del Departamento de Asesoría de la Dirección Normativa que la resolución RES-DGA-353-2022, se emitió como un procedimiento especial que representaba, según las consideraciones de hecho detalladas en la misma resolución, un mayor grado de facilitación en el ingreso de mercancías por Puerto Caldera, cuya problemática se fundamentó en la resolución citada, lo cual podía derivar en el colapso total de Puerto Caldera, lo cual podía repercutir directamente en el desarrollo del comercio exterior de Costa Rica, pero sin demérito del control aduanero.

Finalmente, conforme a las atribuciones y funciones otorgadas por la normativa a la Dirección General de Aduanas, que fueron aplicadas para la emisión de la resolución RES-DGA-353-2022, ésta puede ser modificada, adicionada o incluso derogada en el momento que se defina como necesario. De igual forma la resolución de marras establece en su disposición 1.9. la posibilidad de retirar directamente desde el puerto los contenedores con mercancías que expresamente autorice la Dirección General de Aduanas; razón por la cual, de encontrarse fundamento de hecho y criterios técnicos que así lo sustenten, la Dirección General podría emitir nuevas medidas adicionales o bien, la derogatoria o la modificación del procedimiento vigente en Puerto Caldera.

En conclusión; si bien la resolución se basa en aspectos derivados de la problemática técnica y operativa del puerto de Caldera, no se considera ajustada a la normativa aduanera en materia de despacho anticipado de mercancías.

Sin otro particular, cordialmente,

GIANNI BALDI FERNANDEZ (FIRMA)

Firmado digitalmente por GIANNI BALDI FERNANDEZ (FIRMA)
Fecha: 2024.04.23 10:51:31 -06'00'

Gianni Baldi Fernández
Jefe, Departamento de Asesoría.
Dirección Normativa