

Discriminación Reglamentaria a Viajeros por su Modo de Transporte
Regulatory Discrimination to Travelers by their Mode of Transportation

Carlos F. Díaz Sánchez

Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Esmeraldas

La correspondencia sobre este artículo debe ser dirigida a Carlos Fernando Díaz Sánchez.

Email: Carlos.diaz@pucese.edu.ec

Fecha de recepción: 6 de octubre de 2017.

Fecha de aceptación: 2 de abril de 2018.

¿Cómo citar este artículo? (Normas APA): Díaz Sánchez, C.F. (2018). Discriminación Reglamentaria a Viajeros por su Modo de Transporte. *Revista Científica Hallazgos21,3 (Suplemento Especial)*. Recuperado de <http://revistas.pucese.edu.ec/hallazgos21/>

Revista Científica Hallazgos21. ISSN 2528-7915. Periodicidad: cuatrimestral (marzo, julio, noviembre).
Director: José Suárez Lezcano. Teléfono: 2721459, extensión: 163.
Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Sede Esmeraldas. Calle Espejo, Subida a Santa Cruz, Esmeraldas. CP 08 01 00 65. Email: revista.hallazgos21@pucese.edu.ec. <http://revistas.pucese.edu.ec/hallazgos21/>

Resumen

Con el propósito de describir la existencia de discriminación o preferencia en los reglamentos que se aplican a los efectos personales de viajero que arriban por vía aérea y terrestre, desde los principios de legitimidad y legalidad, se realizó un estudio exploratorio – descriptivo en Esmeraldas, Ecuador, aplicando las técnicas de observación, encuestas, entrevista y la revisión de documentación. Los resultados revelaron que no existe una correcta publicidad de las normativas específicas por parte de la autoridad, en vista de que no se encuentran divulgadas en el registro oficial, por lo tanto, su aplicación no es legal ni legítima, con el agravante de que ni siquiera los funcionarios encargados de aplicarlas tienen clara la diferencia y la legitimidad de su aplicación, y en el caso de la frontera marítima-fluvial en San Lorenzo-Esmeraldas, no se aplica la exoneración de impuesto ni con restricción ni con beneficios, sino que emplean de forma directa la tipificación establecida en el Código Orgánico Integral Penal. Se concluye que la discriminación en base a reglamentos se hace evidente al aplicarse sin justificativo alguno beneficios en cantidad y valor para el viajero internacional que arriba por vía aérea, y es restrictiva porque perjudica al que llega por vía terrestre, siendo extensivos los beneficios, sin que exista reglamentación específica, a quienes ingresan vía marítima por puertos internacionales, así como las restricciones lo son, con ausencia de medida, para quienes ingresan por vía fluvial o marítima por puertos de cabotaje por la frontera.

Palabras clave: equipaje de viajero; discriminación reglamentaria; legalidad reglamentaria; defraudación aduanera.

Abstract

With the purpose to describe the existence of discrimination or preference in the regulations which are applied to the traveler's personal luggage that arrives by air or land, from the principles of legitimacy and legality, an exploratory-descriptive study was carried out in Esmeraldas, Ecuador, applying the techniques of observation, survey, interview, and documentary revision. The results revealed that there is no proper publicity of the specific regulations by the authority, since they are not disclosed in the official registry, therefore, their application is not legal or legitimate, with the aggravating circumstance that even the officials in charge of applying them are not clear about the difference and the legitimacy of their application, and in the case of the maritime-fluvial border in San Lorenzo-Esmeraldas, the tax exemption is not applied neither with restriction nor with benefits, but they directly employ the classification established in the Comprehensive Organic Penal Code. It is concluded that the discrimination based on regulations is evident at applying some benefits in quantity and value to the international traveler who arrives by air, and is restrictive because it affects the one who comes by land, being the benefit extensive, without any specific regulation, to those who come by sea through international ports, as well as restrictions are, with no measure, for those entering by river or sea through cabotage ports across the border.

Keywords: traveler's luggage; regulatory discrimination; regulatory legality; customs fraud.

Discriminación Reglamentaria a Viajeros por su Modo de Transporte

Los seres humanos se movilizan constantemente, los modos de transporte que utilizan varían, pueden ser terrestre, aéreo, marítimo, fluvial, los medios para hacerlo por alguno de estos modos también son diferentes: automóviles, barcos, aviones, bicicletas, motos, ferrocarriles, la propiedad de estos puede ser propia o pública.

Si los bienes o mercancías que los viajeros traen consigo tienen la particularidad de poder ser transportadas, el Convenio de Kyoto (1974), regula las formas de cómo pueden ser comercializados internacionalmente y referencia a los regímenes especiales aduaneros para que los estados miembros normen o regulen, exoneren de impuestos en bases a sus propias reglamentaciones. Para el efecto, el artículo 125 del (COPCI, 2010) describe lo que son las: "Exenciones. - Están exentas del pago de todos los tributos al comercio exterior, excepto las tasas por servicios aduaneros, las importaciones a consumo de las siguientes mercancías:

a). - Efectos personales del viajero".

La autoridad de control en el Ecuador es el Servicio Nacional de Aduanas, pero ¿Será que esta misma autoridad es la que tiene la potestad de establecer la cantidad de mercancías que se debe exonerar del pago de tributos? o ¿Será que existe otra autoridad que por ley debe hacerlo? ¿La forma de poner en vigencia las reglamentaciones es apropiada? ¿Son correctamente publicadas las normativas aduaneras del viajero para su efectiva vigencia? ¿Cuál es la diferencia que hace que el viajero de vía terrestre tenga derecho a muchos menos productos exonerados de impuestos versus los que arriban por vía marítima y aérea? ¿Bajo qué parámetros se aplican los mismos beneficios del pasajero

aéreo al que arriba por un puerto? ¿Qué hace que en la frontera marítima-fluvial en San Lorenzo-Esmeraldas donde por una supuesta ifalta de norma!, aplican normativa penal? pudiendo exonerar por falta de norma o en su defecto aplicar la norma más beneficiosa, cambiando lo que se tenga que cambiar.

Los efectos personales que se exoneran de impuestos deberían, en teoría, ser los mismos para todos los viajeros, independiente de cómo arriben los viajeros internacionales, siempre que lo hagan de forma legal y se sometan a la potestad aduanera. La existencia de tres reglamentos que regulan lo idéntico provoca confusión y duda, más aún cuando dos de ellos normalizan supuestamente el mismo modo terrestre, particularidad que con este estudio se tratará de dilucidar.

Las razones de la presumible discriminación que, de forma reglamentada, hacen que tengan más derechos los usuarios de un modo de transporte -el aéreo-, en detrimento de los derechos de los otros, que inclusive podría ser la misma persona, se evidenciarán en base al estudio comparativo que responde a las interrogantes establecidas: ¿La existencia de reglamentos contrapuestos para el ingreso por vía aérea y terrestre que regulan efectos personales de viajeros generan confusión, malestar y sanciones en materia administrativa e inclusive penal en virtud de sus diferencias?

La confusión para los viajeros radica en que utilizando en ocasiones la vía aérea, luego la vía terrestre para ir a otros países, su regreso se verá supeditado a un trato diferente en la revisión de sus efectos personales y sujeto al pago de derechos arancelarios a una parte de su equipaje por utilizar un modo distinto al aéreo. Incluso dependiendo del criterio del funcionario de turno, se podría ver involucrado en sanciones por infracciones aduaneras que

van desde faltas reglamentarias a delitos penales, las normativas referenciadas son: SENAE-2017-0345-RE de 9 de mayo de 2017; SENAE-DGN-2013-0361-RE de 25 de septiembre de 2013; SENAE Boletín: 254-2015.

Discriminación Reglamentaria

Discriminar es excluir, de manera selectiva, en base a alguna arbitraria injusta distinción y, producto de ese trato, dejar en desventaja al individuo o grupo de individuos, restringiéndoles sus derechos, caracterizándose por la negación del principio de igualdad, lo que fomenta divisiones que, para el caso, se podría tratar de una discriminación de derecho (Comisión Nacional de los Derechos Humanos, 2012: pp. 5,6,9,10).

Estas reglamentaciones contrapuestas ¿a que obedecen?, son éticas, acaso, injustas o justas; es justo pagar tributos por una impresora al ingresar al país por vía terrestre, cuando por vía aérea no se pagaría nada, o que se le confisque el bien, a sabiendas que debe contratar un agente afianzado de aduanas para transmitir la declaración aduanera simplificada incurriendo en costo adicional a más de la demora en tiempo que esto implica, agravándose en su debido momento con la aplicación de las salvaguardas a estos productos, lo que llevó a que:

Unos pidan el mismo tratamiento a las compras que hacen los ministros en Miami y un mayor control al gasto público, mientras otros cuestionan el encarecimiento de los productos importados a raíz de la aplicación de las sobretasas arancelarias, las cuales están vigentes desde marzo del 2015. "El 45% de sobretasa arancelaria a instrumentos musicales, ¿qué es esto?", se preguntaba Alejandro N. (El Comercio, 2015).

Lo justo e injusto de la problemática reglamentaria

Lo justo o injusto conlleva a recordar la ética socrática, sobre si el mayor mal es cometer la injusticia o dejar que la cometan, al respeto dice Platón, Gorgias, 469b-c citado por (Priani Ernesto & López Itzel, 2009) "No quisiera ni lo uno ni lo otro, pero si fuera cometerla o sufrirla, preferiría sufrirla a cometerla". Para el efecto, tanto Platón como Aristóteles plantean que la "moral es, ante todo, una cuestión de acciones y resulta vano predicar reglas y normas de comportamiento si junto a ellas no se muestra también la forma de cumplirlas" pp.42-43. A este respecto, se debe considerar que si no cometemos la injusticia tampoco deberíamos dejar que la cometan.

Desconocimiento de la Normativa y Riesgo tanto Administrativo como Penal

Se podría agravar la situación del viajero en caso de que, por su desconocimiento de la normativa, tenga que ser acusado de delitos penales, sea de contrabando o defraudación, para el efecto la ley respectiva tiene sanciones drásticas:

Artículo 299.- Defraudación aduanera - La persona que perjudique a la administración aduanera en las recaudaciones de tributos, sobre mercancías cuya cuantía sea superior a ciento cincuenta salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años y multa de hasta diez veces el valor de los tributos que se pretendió evadir, si realiza cualesquiera de los siguientes actos:

Numeral 3. No declare la cantidad correcta de mercancías.

Numeral 4. Oculte dentro de mercancías declaradas otras mercancías sujetas a declaración (COIP, 2014).

Sí el viajero que ingresa al país vía terrestre y por desconocimiento específico de la norma llegase a traer consigo los bienes que tienen derecho por vía aérea, en un acto de confusión, podría incurrir en una infracción penal por defraudación, pero si el funcionario de turno es por decir lo menos muy diligente, y considere que el monto tipificado no permite normalizar por defraudación, entonces, pudiera tipificar mediante contrabando:

Artículo 301.- Contrabando - La persona que, para evadir el control y vigilancia aduanera sobre mercancías cuya cuantía sea igual o superior a diez salarios básicos unificados del trabajador en general, realice uno o más de los siguientes actos, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años, multa de hasta tres veces el valor en aduana de la mercancía objeto del delito, cuando:

1. Ingrese o extraiga clandestinamente mercancías del territorio aduanero. (COIP, 2014).

La problemática radica en las suspicacias de la consideración de lo que es clandestino, siendo un riesgo dejarlo al libre criterio de la autoridad de turno, en vista de que no sólo está en juego una multa pecuniaria, sino que la libertad de la persona, en este caso el viajero, destacándose que la diferencia consiste en el cruce de la frontera, por un lugar habilitado por la autoridad o el cruce por lugar no autorizado.

Definición y Conceptualización del Objeto de Estudio

El ingreso de mercadería considerada como efectos personales del viajero, se encuentra exenta del pago de los tributos, tanto en la legislación ecuatoriana como en la de otros países, en concordancia con lo establecido en los acuerdos internacionales, en relación con los procesos de integración como, por ejemplo: La Comunidad Andina de Naciones, Mercosur, el Mercado Común

Centroamericano, la Unión Europea, Estados Unidos y Canadá, para citar algunos ejemplos.

El Convenio de Kyoto (1974) es norma de jerarquía superior, frente a la normativa aduanera y de control de los países en los que se incluye al Ecuador, establece parámetros a incluir en las legislaciones nacionales, para tener reglas claras en el comercio internacional, siendo necesaria la fluida comunicación entre el ente supervisor, en este caso la aduana, con los actores del comercio exterior, independientemente de la categoría que estos tengan.

Hasta antes del 23 de enero de 2014, según registro oficial, la reglamentación de exoneración de impuestos al régimen de la presente investigación, a los tres modos de transporte; la regulación al ingreso por vía aérea, a partir de la fecha indicada, estableció diferencias tanto en cantidad como en el estado de las mercaderías que podían ingresar los viajeros como efectos personales, existiendo una ventaja considerable para los que lleguen por vía aérea, lo contrario para el modo terrestre y un limbo jurídico para los que arriben vía marítima o fluvial.

Las razones de legitimidad y legalidad, así como los principios de publicidad, proporcionalidad y jerarquía de las normas para interpretar estas diferencias, se tratarán de dilucidar en el presente estudio, haciendo un análisis comparativo y estudio de casos en los cuales se nota inconformidad del viajero que arriba por vía terrestre, más aún cuando el mismo pasajero pudo haber viajado por ruta aérea y tuvo otros beneficios, que en cambio, por la modalidad terrestre, tuvieron el efecto de perjuicio.

Por ejemplo: una señora arriba de Miami por sala de arribo internacional y trae una computadora y sus periféricos, entiéndase como impresora, parlantes, etc., pero

llegada al país le roban; tiene la oportunidad de ir a Colombia vía terrestre a visitar unas amigas por 15 días y allá le regalan los equipos que le habían robado, y cuando regresa al Ecuador tiene la sorpresa de que, en el cruce de frontera, le indican que esos equipos tienen que pagar tributos, porque el modo terrestre tiene una regulación especial, y como no tiene factura – son regalos-, le aplicarán el segundo método de valoración para el cálculo de los tributos, debiendo, además, contratar un agente afianzado de aduanas, que no necesita, para que le haga el pedimento aduanero en una declaración aduanera simplificada. Como es fin de semana debe esperar al lunes. Por tanto, debe pagar los tributos, los honorarios del agente, bodegaje, y los gastos de quedarse en la frontera un día o dos días más, valores que se hubiera ahorrado si desde la misma Colombia tomaba un avión al Ecuador.

Hechos de Interés

El viajero es el sujeto pasivo de la obligación tributaria, que en este caso tiene carácter tributario, siempre y cuando no cumpla con los requisitos para beneficiarse de las exenciones, pero, así como es la persona que está obligada, también en ocasiones es el sujeto obligado a exigir y hacer efectiva la prestación que le beneficie. Los maestros de la tributación, si en algo están de acuerdo es 'que en materia tributaria no hay disquisiciones teóricas, la única fuente de la obligación es la ley'; siendo evidente, que ante la existencia de obligaciones, también existen derechos los cuales también deben ser exhaustivamente reclamados, aun cuando en materia aduanera el vínculo jurídico es de la persona con el Estado y hay tratadistas que consideran que las personas son sujetas tan sólo de obligaciones tributarias, pero otros expertos en el tema consideran, además de

esta condición, es beneficiario de exenciones, es el Estado el garante de acuerdo a los principio de las leyes que regulan la materia (Giuliani Fonrouge, 2005, pp. 341, 343, 353).

Esta investigación se basa en dos reglamentaciones, para un mismo régimen, analizando los parámetros sobre los cuales se fundamentan, debiéndose identificar a más del principio de legalidad planteado en el tema del presente estudio, otros como el de igualdad, proporcionalidad, publicidad, específicos de la materia tributaria, así como los principios generales del derecho, tal como lo establece el Manual de Derecho Tributario Internacional (Montaño C. 2007, pp.31-41).

Existencia de Error en Aplicación

Puede ser posible que exista error de aplicación de la normativa expresa, probablemente de parte de los funcionarios, pero de ninguna forma se le puede atribuir al viajero la obligación de saberla y aplicarla, más aún si tomamos en consideración lo que Antolisei, citado por Vaca Andrade R. (2011, p. 297), expresa en su obra Tratado de Derecho Penal Aduanero: 'Considerando desde el punto de vista empírico, el error en general es un estado de la inteligencia por el que un objeto del mundo exterior no se conoce como realmente es, sino de manera inexacta y falsa', es decir, el viajero no tiene a disposición las herramientas que sí tienen los funcionarios de aduanas.

Análisis de aplicación de los principios

Principio de igualdad.

Principio general del derecho que propugna la igualdad de trato de las personas de manera que, ante situaciones iguales, se otorgue el mismo trato y, en situaciones desiguales, se favorezca un trato distinto a las personas. La igualdad puede ser vista desde un punto de vista formal en la regulación de las diferentes cuestiones en las leyes (igualdad en la ley), así como

desde un punto de vista material en la aplicación de estas (igualdad en la aplicación de la ley) (Enciclopedia Jurídica, 2014).

No existe un tratamiento igual ni gozan de los mismos derechos quienes arriban al Ecuador en calidad de viajeros, identificar la razón de la discriminación resulta arduo y en base a la presunción se la podría circunscribir en que se da por condición socio económica, bajo la premisa de que supuestamente las personas que tienen un mejor status económico viajan por vía aérea. La distinción personal y colectiva es evidente, con la medida se estaría beneficiando a un colectivo de personas y empresas que tienen negocio en la transportación aérea, lo que está bien siempre y cuando no se perjudique al otro gremio, ni transporte ni de pasajeros, teniendo en cuenta que la normativa internacional vigente, al referirse al modo de transportarse dice: "Transportación, cuando se dedica principalmente al turismo; inclusive el transporte aéreo, marítimo, fluvial, terrestre y el alquiler de vehículos para este propósito" (Ley de Turismo, 2002) art.5 -literal c-; podría considerarse una barrera y obstáculo al turismo terrestre y fronterizo entre países, al crear este tipo de muros reglamentarios que benefician al que tiene mayor posibilidades de viajar por avión, contraviniendo lo dispuesto por la Comunidad Andina:

Artículo 11.- Los Países Miembros, con el apoyo de la Secretaría General, elaborarán, antes del 31 de diciembre de 1999, un inventario de barreras y obstáculos al flujo turístico en la Subregión. Tales barreras y obstáculos deberán eliminarse a más tardar el 31 de diciembre del 2002, mediante acciones desarrolladas por las Autoridades Nacionales de Turismo, en coordinación con los organismos

nacionales competentes en la materia (Decisión 463 CAN, 1999).

Un error de parte del pasajero, en este régimen, puede conllevar a tener multas excesivas en caso de que incurra en defraudación o contrabando. A manera de ejemplo se expone lo siguiente:

Supongamos que para los casos del artículo 299 (Defraudación) y 301 (Contrabando) del COIP citado con anterioridad, suponiendo que la mercadería que ingresa por vía terrestre no se acoge reglamentariamente a la liberación por este modo de transportación, siendo la cuantía de 8 salarios básicos unificados que a la fecha del presente estudio es \$375 según Acuerdo Ministerial MDT-2016 0300, 2017, dando un total de \$3000,00, en base a esto, no reuniría los requisitos para que el pasajero tenga pena privativa de libertad, porque no supera los \$56250 ni \$3750 preestablecidos de forma respectiva en la norma penal, dejando los legisladores al libre albedrío del funcionario aduanero la tipificación de la multa de contravención, como se puede colegir en la Disposición General:

CUARTA: En lo referente a infracciones contra la administración aduanera, cuando el valor de las mercancías no exceda de los montos previstos para que se configure el tipo penal, no constituye delito y será sancionada como contravención administrativa por la autoridad aduanera, con el cincuenta por ciento de la multa máxima establecida para cada delito (COIP, 2014).

Para el ejemplo, si se considera defraudación la multa es de \$30000,00; si lo consideran contrabando la multa es de \$9000,00; la desproporcionalidad en materia monetaria es inexplicable, y en cuanto a la pérdida de libertad en relación con la cuantía, es atentatoria y

discriminatoria, no tiene soporte razonable ni científico alguno.

Esta doble reglamentación perjudica al viajero debido que provoca una confusión y discriminación, en lo pecuniario y en la pérdida de libertad de darse el caso.

La normativa internacional representada por el numeral 3.39 de la norma dice:

La Aduana no impondrá multas excesivas por errores cuando considere que los mismos fueron involuntarios sin intención fraudulenta o grave negligencia. Cuando considere necesario evitar la reincidencia de tales errores, podrá imponer una multa, pero la misma no será mayor que lo necesario a tales efectos (Convenio de Kyoto Revisado, 1974: p.12).

La igualdad ante la ley, no sólo son palabras que están escritas, la protección radica en la prohibición que mediante normativa se reglamente y segregue; y bajo ninguna premisa, discriminar, según lo establecido en el art.7 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, (1948).

La igualdad no es absoluta en cuanto al trato, debe existir una razonable similitud de circunstancias, sin excepciones o privilegios, es un mandato que exige que los destinatarios de la norma sean tratados de la misma forma; se trata de un derecho fundamental que equilibra el principio de no discriminación, existe desigualdad cuando, por el contrario, en las mismas condiciones se niega o se limita a un administrado lo que a otro se le concede por parcialidad; apareciendo por lo tanto la variable de la no parcialización (Dromi Roberto, 2004: pp.221-223).

Principio Pacra Sunt Servanda.

Este principio nos señala que lo pactado obliga, por lo tanto no se puede dejar de hacer lo pactado o cambiar las reglas del juego sin que las partes lo acepten de mutuo

acuerdo, en el caos existen tratados internacionales que establecen las normas macros sobre las cuales se debe regular desde el ámbito nacional, sin cambiar las estipulaciones fundamentales, "...ninguna de las partes podrá invocar disposiciones de su ordenamiento jurídico interno como justificación del incumplimiento del tratado..." (Montaño César, 2007:p.34).

Principio prohibitivo en el abuso del derecho.

Se evidencia el abuso del derecho en esta aplicación de doble reglamentación que beneficia a unos perjudicando a otros, en vista que es una manera de reprimenda fundamentada en mala difusión o socialización de las normativas.

Principios de Justicia.

En lo referente a los principios de justicia se parte de que existen reglas que establecen deberes y derechos, con garantías y sanciones, así como con beneficios y restricciones, se podría decir que las libertades básicas de las personas son iguales en una situación semejante de libertades de los demás. "Las desigualdades sociales y económicas habrán de ser conformadas de modo que a la vez que: a) se espere razonablemente que sean ventajosas para todos, b) se vinculen a empleos y cargos asequibles para todos" (Rawls John, 2010: pp.67-68).

Principio de Legalidad.

En cuanto al principio de legalidad, la existencia de un vacío legal se evidencia sobre quien debe expedir este tipo de regulaciones, en virtud de que las atribuciones de la aduana, en relación al caso, establecen que es la Aduana la que debe reglamentar y regular las operaciones aduaneras, en las que incluyen los regímenes especiales según art. 211 (i), en concordancia con el art. 216 (k) que trata sobre las competencias, pero no dice que debe expedir listas de mercancías sobre las

cuales se exoneran tributos; la exención del pago de tributos para los efectos personales del viajero está en el art.125 (a), para el efecto el art.103 dice: "En todo lo que no se halle expresamente previsto en este título, se aplicarán las normas del Código Tributario y otras normas Jurídicas sustantivas o adjetivas" según (COPCI, 2010); como no establece esta norma la facultad de determinar qué es lo que se exonera o no, para el efecto se analiza otra norma que indica:

Art. 7.- Facultad reglamentaria. - Sólo al presidente de la República corresponde dictar los reglamentos para la aplicación de las leyes tributarias. El Director General del Servicio de Rentas Internas y el Gerente General de la Corporación Aduanera Ecuatoriana, en sus respectivos ámbitos, dictarán circulares o disposiciones generales necesarias para la aplicación de las leyes tributarias y para la armonía y eficiencia de su administración.

Ningún reglamento podrá modificar o alterar el sentido de la ley ni crear obligaciones impositivas o establecer exenciones no previstas en ella. En ejercicio de esta facultad no podrá suspenderse la aplicación de leyes, adicionarlas, reformarlas, o no cumplirlas, a pretexto de interpretarlas, siendo responsable por todo abuso de autoridad que se ejerza contra los administrados, el funcionario o autoridad que dicte la orden ilegal (Código Tributario, 2005).

Es decir, al identificar los productos que se liberan y discriminar o segmentar por el modo en que se transportan los viajeros, es una atribución no contemplada por la norma para la aduana, pudiendo en tal caso, ser

facultad del Comité de Comercio Exterior cuando la norma respectiva dice:

Art.71.- Institucionalidad. - El organismo que aprobará las políticas públicas será un cuerpo colegiado de carácter intersectorial, encargado de la regulación de los asuntos y procesos vinculados a esta materia, que se denominará Comité de Comercio Exterior (COMEX).

Art.72.- Competencias. - Son deberes y atribuciones del organismo rector en materia de política comercial, las siguientes:

d.- Revisar las tasas no arancelarias, distintas a las aduaneras, vinculadas al proceso de comercio exterior.

e.- Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en el Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano

f.- Expedir normas sobre registros, autorizaciones, documentos de control previo, licencias y procedimientos de importación y exportación, distintos a los aduaneros, general y sectorial, con inclusión de los requisitos que se deben cumplir, distintos a los trámites aduaneros.

El literal (e) excluye al COMEX de revisar tasas aduaneras, pero está facultado para expedir normas sobre registros, autorizaciones, documentos de control previo, licencias y procedimientos de importación y exportación, distintos a los aduaneros, es decir

es un ente regulador según su etimológica surge de *regulāris*, en este caso, la noción guarda relación con **aquello que se adapta y se somete a ciertas reglamentaciones...** que deriva en regulación que es **“la acción y efecto de regular** (ajustar o poner en orden algo, reglar el funcionamiento de un **sistema**, determinar normas). El término se suele utilizar como sinónimo de normativa (Pérez y Gardey, 2013).

Entonces se colige que es el COMEX es quien tiene la facultad de regular mediante reglamento, a fin de facilitar la importación, circulación y tránsito de mercancías que, para el efecto, está facultado o delegado por ley normar al régimen de excepción conocido como equipaje de viajero, que como se dijo esta exonerado del pago de los tributos, no existiendo delegación expresa ni tácita para que la autoridad aduanera los haga, al menos en las normativas jerárquicas superiores.

El vacío legal se podría convertir en certeza en lo referente a que es el ejecutivo el que debe establecer la lista de bienes exentos de tributos en el régimen de equipaje de viajero, si analizamos lo estipulado en el régimen de menaje de casa y equipo de trabajo, que en la norma establece lo siguiente:

Art.- 212.- Menaje de casa y Herramientas o Equipo de Trabajo. - Se considerará como menaje de casa y herramientas o equipos de trabajo los bienes que pertenezcan a las personas que ingresan al país con el ánimo de domiciliarse en él, acorde a las cantidades, términos, límites y condiciones establecidas mediante el Decreto Ejecutivo y otras normas aplicables que sobre esta materia se expida de manera expresa. Estos

bienes ingresaran al país, importados para el consumo y exentos del pago de todos los tributos al comercio exterior de conformidad con el literal b) del artículo 125 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. (COPCI, 2010).

Como se puede leer, es mediante decreto ejecutivo que se establecen las cantidades, términos, límites y condiciones para el ingreso exentos del pago de todos los tributos, por tanto, de la misma forma, por analogía, se debe legislar o reglamentar con los efectos personales de viajero.

Principio de Legitimidad.

En Ciencia Política la legitimidad es el concepto con el que se enjuicia la capacidad de un poder para obtener obediencia sin necesidad de recurrir a la coacción que supone la amenaza de la fuerza, de tal forma que un Estado es legítimo si existe un consenso entre los miembros de la comunidad política para aceptar la autoridad vigente. Esta apelación inicial a criterios tradicionales como justificación ética del ejercicio personal del poder es aceptada por Max Weber, citado por Trinidad Saines, (2013), como uno de los tres tipos de legitimidad, junto con la legitimación carismática (los subordinados aceptan el poder basándose en la santidad, heroísmo o ejemplaridad de quien lo ejerce) y la legitimación racional (los subordinados aceptan el poder de acuerdo con motivaciones objetivas e impersonales); convirtiéndola prácticamente en sinónimo de legalidad.

Principio de publicidad de actos públicos - Transparencia administrativa.

Este es un principio fundamental, ya que no se puede generalizar la premisa que “el desconocimiento de la ley no te inhiere responsabilidad” en estricto sentido de la palabra se refiere a la ley, pero las autoridades en este caso aduanera amplían

el círculo de acción a las resoluciones que ellos emiten, al profundizar en la legitimidad o legalidad de las razones del por qué lo hacen, partiendo de que así fuera, cabe preguntar ¿cómo publicitan estos procesos? por transparencia administrativa, concepto que surge del principio de publicidad, derivado a su vez de la ética pública que exige, entre varios aspectos, la comunicación como información efectiva de los actos que realiza una administración y se constituye en el elemento esencial de la democracia (Dromi Roberto, 2004:pp.227-229).

En el Ecuador las normativas, independientes de su jerarquía, deben ser publicitadas en el Registro Oficial, a fin de que tengan vigencia y validez, para contribuir al fortalecimiento de la democracia, a través de la difusión y publicación de las disposiciones legales que regirán a los ciudadanos nacionales y extranjeros que habitan en el territorio ecuatoriano, siendo el único órgano de comunicación legal entre el Gobierno Nacional y sus habitantes para dar a conocer las leyes, decretos, reglamentos y demás actos, normativas y disposiciones jurídicas para su vigencia y validez en todo el Estado (Registro Oficial, s.f.).

Falta de Debida Publicidad de las Normas

Partir de la premisa de que el desconocimiento de la ley no inhiere de responsabilidad no es adecuado, cuando las normas no son publicitadas en forma debida, siendo un acto público, son valores que desde la transparencia administrativa forman la ética pública, la honestidad, la rectitud, son conductas que de forma obligatoria se deben imponer para alcanzar el cumplimiento eficiente de los contenidos administrativos y dar ejemplos certeros de confianza ética en la sociedad, mediante la comunicación efectiva de los actos de la administración de los gobiernos. De lo

contrario, se convierte en una herramienta coercitiva y deshonesto, pudiendo ser utilizada por funcionarios de turno que, al tener 3 normativas para un mismo tema, cuya aplicación podría depender del estado de ánimo del individuo al momento de realizar el control (Dromi Roberto, 2004: pp. 225-228).

La regulación que establece cuáles son los efectos personales de viajero libre de tributos, tanto del modo aéreo (SENAE-SENAE-2017-0345-RE, 2017) y del terrestre (SENAE Boletín: 254, 2015) no se encuentran publicadas en el Registro Oficial, a fin de establecer su efectiva vigencia, en relación a la tercera regulación (SENAE-DGN-2013-0361-RE, 2014) sí se encuentra publicada en el Registro Oficial, pero hace referencia al régimen transfronterizo y en uno de sus articulados regula los efectos personales de viajero, cuando este es un régimen independiente, lo que genera confusión en el usuario del comercio exterior.

Sobreposición con el Régimen de Tráfico Fronterizo

Este régimen de tráfico fronterizo es muy diferente al de equipaje de viajero, aun cuando que, por el mismo punto de control aduanero concurren personas y mercancías se los debe distinguir a fin de poder aplicar en correcta y debida forma, los beneficios son distintos como lo establece la normativa que estipula al respecto en su articulado lo siguiente:

Art.166 de acuerdo con los tratados y convenios internacionales, se permite el intercambio de mercancías destinadas al uso o consumo doméstico entre las poblaciones fronterizas, libre de formalidades y del pago de tributos al comercio exterior, dentro de los límites geográficos que fije el Servicio Nacional de Aduanas. (COPCI, 2010).

Por tanto, es la Aduana quien debe establecer los controles para poder diferenciar a las personas entre viajeros o habitantes de una zona de integración fronteriza, de otra parte, se puede observar una inconsistencia en la norma antes citada, en vista de que los límites de las Zonas Integración Fronteriza ya fueron establecidos hace mucho tiempo por la Comunidad Andina, cuya jerarquía es superior, también referenciada en el presente estudio, pero ese es un tema de otra investigación.

Visto este concepto, el tema en estudio perfectamente reuniría los mismos fundamentos, para aplicarlo al trato diferenciado que aplica mediante reglamentación a los efectos personales del viajero, tratando de hacer analogía de conceptos cuando Günter Jakobs, citado por Dozo Sebastián (2006), se refiere al enemigo, describiéndolos como tal "...tanto terroristas, como violadores reincidentes, en realidad no son considerados por el derecho (incluso en los Estados democráticos) delincuentes, sino poco menos que animales peligrosos..." pero esta referencia es a este tipo de personas, más no para el ciudadano común y corriente y al respecto también resalta:

Aunque hoy en todo el mundo se habla mucho de los derechos humanos, lo que realmente les importa a los países no es lo humano, sino la expansión económica, y ve como signos de decadencia mundial la proliferación del aborto y el desprecio del concepto de familia: 'No tengo esperanza en el mejoramiento de las sociedades modernas, pero sí creo en las esperanzas privadas de cada persona'.

Al parecer, las normativas aduaneras con respecto a los equipajes de viajeros, no se podrían adaptar ni siquiera a lo establecido

en la obra "La Bipolaridad del Derecho Penal" en la cual, Rodríguez Felipe (2014) citando a Günter Jakobs de forma textual establece "¿Qué es el Derecho Penal del Enemigo":

Realizando un análisis normativo de la legislación alemana y de las instituciones del Derecho Penal vigentes en los ordenamientos jurídicos de otros países, determinó que en el mundo existen dos regímenes penales fusionados visiblemente en uno solo, es decir que si bien se maneja al Derecho Penal como un sistema punitivo de aplicación directa a todos los habitantes de un territorio en igualdad de condiciones, en realidad existen dos sistemas, un sistema penal para ciudadanos y otro para enemigos (p.15).

Este análisis hace referencia a la aplicación de una misma norma, con benevolencia para unos y con severidad para otros, pero se ve superado por la aplicación de reglamentos preferentes para un sector y discriminatorio - restrictivo para otro, como el del presente estudio.

Método

La investigación se realizó desde el 20 de septiembre de 2016 hasta el 30 de agosto de 2017, mediante el estudio exploratorio - descriptivo, aplicando observación científica jurídica, con técnicas cualitativas, encuestas dirigidas a personal de un distrito aduanero, la cual es anónima y reservada, que no representa la muestra del universo; se partió del conocimiento empírico de la práctica aduanera y sus reglamentaciones para comparar con estudios y criterios existentes llevados a cabo sobre materias afines, sobre cómo aplican otros países este régimen excepción con relación a la normativa internacional, leyendo noticias de

interés de relación a la temática, definiendo la problemática de la investigación.

Se conversó y entrevistó a expertos juristas quienes dieron sus puntos de vista de la óptica de aplicación de los derechos basados en los principios jurídicos, comparando con lo observado de forma científica y directa en los cruces de frontera de San Lorenzo e Ipiales, aplicando fichas de observación, se tabularon las respuestas de las encuestas a 15 funcionarios de aduanas de un distrito aduanero, que representan el 60% del personal que en ese sitio labora, con la particularidad de que la encuesta se dirigió al personal operativo, la cual fue anónima y reservada, dándoles un tiempo de una semana para contestar, gracias a esa variante se pudieron obtener resultados verídicos.

La problemática de la investigación tomó como referencia las siguientes preguntas:

¿Qué principios se fundamentan o se violentan en la aplicación de distintos reglamentos a una misma actividad como el régimen de efectos personales de viajero?

Partiendo de que las personas tienen garantizado el goce de los derechos establecidos tanto en la constitución y en los instrumentos internacionales (Constitución de la República del Ecuador, 2008) art.10; la misma normativa sobre los principios dice en el:

Art. 11.- El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios:

Numeral 2. Todas las personas son iguales y gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades. Nadie podrá ser discriminado por razones de etnia, lugar de nacimiento, edad, sexo, identidad de género, identidad cultural, estado civil, idioma, religión, ideología, filiación política, pasado judicial, condición socio-económica, condición migratoria, orientación sexual, estado

de salud, portar VIH, discapacidad, diferencia física; ni por cualquier otra distinción, personal o colectiva, temporal o permanente, que tenga por objeto o resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos. La ley sancionará toda forma de discriminación. El Estado adoptará medidas de acción afirmativa que promuevan la igualdad real en favor de los titulares de derechos que se encuentren en situación de desigualdad.

¿Cómo aplica el principio de legalidad en la existencia de reglamentaciones contrapuestas, sin que exista una reglamentación para los efectos personales de viajeros que ingresan por vía marítima y fluvial?

El ingreso de efectos personales exentos del pago de tributos por vía marítima de viajero, no tiene regulación específica al respecto, las razones de aplicar la norma ventajosa del modo de transporte aéreo no se encuentra clarificado, como tampoco se identifican las razones por las que se aplica la normativa terrestre al ingresos de pasajeros o viajeros a quienes arriban al país procedentes de Tumaco-Colombia, por el muelle de San Lorenzo e incluso no se le da el tratamiento de Zona de Integración Fronteriza que, por disposición de la Comunidad Andina, establece:

Artículo 2.- Los Países Miembros de la Comunidad Andina podrán establecer, mediante los mecanismos bilaterales que convengan, Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) entre sí y, de considerarlo conveniente, con terceros países.

Artículo 7.- Para el establecimiento de las ZIF, a que se refiere el artículo 2, los países participantes acordarán los mecanismos bilaterales apropiados, y

podrán solicitar el apoyo técnico de la Secretaría General. Los Acuerdos resultantes serán comunicados por los Países Miembros que los acuerden a la Secretaría General de la Comunidad Andina para su respectiva publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena (Decisión 501, 2001).

Resultados y Discusión

Al analizar las normativas SENAE-2017-0345-RE de 9 de mayo de 2017; SENAE-DGN-2013-0361-RE de 25 de septiembre de 2013; SENAE Boletín: 254-2015, se constata que en la primera -modo aéreo- se puede traer aproximadamente, en cantidad de bienes exonerados de impuestos, entre 77% y 88% más con relación a las otras reglamentaciones señaladas.

Las regulaciones SENAE-DGN-2013-0361-RE de 25 de septiembre de 2013 y SENAE Boletín: 254-2015, tienen la particularidad que regulan ambas el equipaje de viajero que ingresa por el modo terrestre; si se toma en consideración la relación con respecto al valor, la diferencia con la normativa SENAE-2017-0345-RE de 9 de mayo de 2017 (aéreo), se convierte en abismal, tomamos en consideración que existen carteras de diseñadores exclusivos que superan los 60 mil dólares y la más cara del mundo \$379.261,00 (INFOBAE, 2017) y es un ítem de los muchos que se pueden traer.

En lo que respecta a la encuesta dirigida a 15 funcionarios de aduanas, cuando se pregunta:

¿Dónde Publican las normativas? Se determina que el 100% de los funcionarios dice: en la página web de la institución, ninguno respondió que en el registro oficial.

Ante la variable de: Si tiene conocimiento sobre la resolución de aduanas que decretó la norma respectiva en lo que respecta al

modo aéreo, el 66% (10 de 15) indica con la resolución SENAE-SENAE-2017-0345-RE, 2017 de 9 de mayo de 2017, el resto no contesta, es decir un 34% (5 de 15).

En cuanto a si saben el número de Registro Oficial mediante el cual se publicó la resolución SENAE-SENAE-2017-0345-RE, el 100% no responde. Parámetro que corrobora la no publicación en el registro oficial, la página web de la institución es confusa de manejar y durante la investigación no se encontraba el número de registro oficial que publicaba esta regulación.

En las preguntas del modo terrestre, cuando el 53% dice que se regula mediante resolución SENAE-DGN-2013-0361-RE, 2014, la cual en el capítulo 1 trata de generalidades del régimen transfronterizo, especificando en el art.3, lo que son los efectos personales de viajero "Son efectos personales que acompañan al viajero o al grupo familiar individualmente considerado, siempre que por su cantidad o valor no puedan ser considerados comerciales, los siguientes artículos, sean estos nuevos o usados". Por lo tanto, se evidencia que están aplicando una regulación de un régimen distinto al de equipaje de viajero.

En lo referente a cuál es el número de resolución de la norma que regula el ingreso de viajeros por vía terrestre, el 53% (8 de 15) indicó que es con resolución SENAE-DGN-2013-0361-RE, 2014, un 47% (7 de 15) no responde la pregunta, estando por lo tanto errados, ya que la regulación hace referencia al régimen transfronterizo y no al de viajero.

En cuanto al número de Registro Oficial mediante el cual se publicó la resolución SENAE-DGN-2013-0361-RE-2014, el 13.3% responde que sí conoce y que es el número 168 de enero de 2014 (2 de 15), el 87% (13 de 15) no sabe.

Ninguno de los encuestados mencionó el documento SENA Boletín: 254-2015, que está publicado en la página institucional y es la normativa que regula el ingreso de viajeros por vía terrestre; aunque tampoco se encuentra publicada en el registro oficial, en cuanto a si esta también se aplica como normativa específica a los viajeros que llegan por vía marítima y fluvial, ninguno contestó.

Al preguntar la diferencia existente en las reglamentaciones y/o procedimientos de efectos personales de viajero que eximen del pago de tributos de ciertos bienes, para pasajeros que arriban por vía terrestre y aérea, el 80 % no contestó, y los que contestaron, basaron su respuesta al modo de transporte, y la ubicación de la frontera, sur o norte, es decir no se tiene clara la diferencia.

Ante la pregunta de la diferencia considerable que hay con respecto al ingreso de bienes de efectos personales de viajero tanto por vía aérea como terrestre dijeron que se debe a que la clase turística es diferente, que es más fácil ingresar por tierra, la permeabilidad de las fronteras, para evitar el contrabando y el contrabando de hormiga, para protección de la industria nacional y que así lo determinan los reglamentos y hay que cumplirlos.

Desde estas respuestas se pudieran identificar aspectos discriminatorios y prejuiciosos con respecto al ingreso de viajeros por las fronteras, más allá que la aduana debería hacer su trabajo del control de forma eficiente y eficaz, con la finalidad de evitar defraudaciones en todos los sentidos, sin perjudicar a un sector específico, que al igual que todos los viajeros ecuatorianos o extranjeros tiene derechos y garantías de las que gozan quienes hacen turismo por vía aérea.

En cuanto a la pregunta sobre qué reglamento se le aplica al viajero que arriba

vía marítima, sólo uno de quince funcionarios dijo que se aplica el reglamento terrestre, y casi la totalidad indicó que se aplica el aéreo, pero ninguno supo explicar las razones.

En las entrevistas los juristas no consideran que es legal la aplicación de un reglamento distinto a los viajeros que arriben por tierra, basados en que es contrario al principio de publicidad, debido a que no ha sido publicado en el registro oficial, y por lo tanto al ser aplicado se concurre en un abuso de autoridad, más no del derecho, siendo impresentable que las autoridades aduaneras para suplir su falta de control en las fronteras terrestres, no haya reglamentado lo referente al cruce de frontera, especificando y diferenciando entre habitantes fronterizos y viajeros o turistas, y por lo tanto al no hacerlo y aplicar una reglamentación no publicada en legal y debida forma se incurre en un abuso del derecho.

Conclusiones

De acuerdo con el análisis se presume la existencia de discriminación desde los reglamentos, para con los ciudadanos que ingresan sus efectos de viajero por vía terrestre, partiendo de que las reglas básicas cubiertas por la legislación nacional deben incluir las condiciones bajo las cuales se llevará a cabo un régimen aduanero, a fin de asegurar el máximo cumplimiento.

Las administraciones aduaneras deben asegurar que su legislación y sus reglamentos sean transparentes, predecibles, coherentes y confiables, y por lo tanto no puede existir un comportamiento obscuro que no proporcione a los usuarios o los viajeros, información clara, legal y veraz, no diferenciando, ni normando de formas específicas lo referente al tráfico fronterizo a

fin de confundir con el régimen de equipaje de viajero.

La exoneración de tributos, a fin de evitar la segregación de preferencias y discriminación, por el modo de transporte, debería basarse en función del valor y no por la cantidad o detalles de productos a traer, tomando en consideración la diferencia en lo que respecta a equipos de trabajo y bienes de capital, a fin de promover la productividad, limitando importación de bienes suntuarios, a fin de ser justos en base a la igualdad de oportunidades y la equidad del esfuerzo.

Los viajeros o turistas que utilizan el modo terrestre deben conocer sus derechos y tener conocimientos básicos de régimen al cual pertenecen, para de esta forma argumentada poder exigir un trato igualitario.

Falta capacitación en el personal de aduanas en lo que respecta a la diligencia del régimen de efectos personales del viajero versus el régimen de tráfico fronterizo, a fin de que manejen con criterio las diferencias de aplicación; los directivos que hacen parte de los cuerpos colegiados que crean y emiten los reglamentos, deben supervisar que estos se publiquen en el registro oficial, a fin de que no gocen de nulidad de aplicación.

Los principios de legalidad y legitimidad en cuanto a la pregunta ¿Será que esta misma autoridad es la que tiene la potestad de establecer la cantidad de mercancías que se debe exonerar del pago de tributos? pudieran no estar siendo aplicados, en cuanto a que, no sería la autoridad aduanera la facultada para expedir este tipo de reglamentaciones, ya que estaría sólo supeditada a regular y reglamentar las operaciones de los regímenes, más no a tipificar o describir los productos que se pueden o no traer, ni tampoco decir que se puede exonerar o no exonerar de tributos,

ya que esas son facultades exclusivas del COMEX y del presidente de la República respectivamente, por ejemplo mediante decreto ejecutivo se establecen las cantidades, términos, límites y condiciones para el ingreso exento del pago de todos los tributos, de las mercancías que ingresan al régimen de menaje de casa y equipo de trabajo, por lo tanto de la misma forma se debe legislar o reglamentar en referencia a los regímenes de efectos personales de viajero, derivando entonces en probable arrogación de funciones por parte de la autoridad aduanera.

Las normas no son publicitadas en debida forma, responde a la pregunta ¿La forma de poner en vigencia las reglamentaciones es apropiada? ya que, al ser un acto público, estas por ley deben publicarse en el registro oficial para su efectiva vigencia, y no se lo hace.

En cuanto al principio de justicia no se cumplió con lo que estipulan en sus enunciados estas regulaciones, por el contrario, más parece que legisló benevolentemente para los amigos y drásticamente para los enemigos, en este caso lastimosamente son los ciudadanos que viven y utilizan las fronteras de forma continua, tanto los habitantes de frontera como quienes hacen viajes por turismo. Se podrá interpretar al respecto que al viajero que llega por vía aérea lo tratan como amigo y al que ingresa por vía terrestre como enemigo, puede ser posible esta circunstancia aplicada de forma gris en una reglamentación para unos y otra reglamentación para otros, para el efecto tratando de adaptar conceptos al presente estudio.

No se cumplió con lo que estableció al respecto con la jerarquía de las leyes, cuando una resolución de una administración inferior pretende estar por encima de las leyes e incluso de las

regulaciones internacionales, contraviniendo el principio de Principio Pacra Sunt Servanda – lo pactado obliga- en referencia a la Comunidad Andina de Naciones.

Al existir diversas inconsistencias entre las normativas, resulta comprensible pensar que no se realizó una planificación acertada con respecto al desarrollo de estas, porque de otra manera no se hubieran violentado principios legales.

Se atenta contra el principio de no discriminación para el viajero que arriba por acceso terrestre, se concluye con respecto a la pregunta ¿Bajo qué parámetros se aplican los mismos beneficios del pasajero aéreo al que arriba por un puerto?, cuando a los viajeros que llegan vía marítima por los puertos, se los beneficia como si arribaran por ruta aérea; salvo a quienes llegan al país utilizando el puerto de San Lorenzo, donde la discriminación se agudiza, al aplicar directamente lo establecido en el Código Penal y de forma aleatoria en los operativos que realizan las autoridades, es decir todo es contrabando o fraude, sin tomar en consideración que es una zona de integración fronteriza, cuando lejos de sanciones penales se debería establecer un punto de control, no por falta de los ciudadanos, sino por parte de las autoridades de turno que son las que tienen competencias, facultados mediante norma de forma específica.

Es concluyente que los funcionarios de aduanas no tienen claras las razones por las cuales aplican distintos reglamentos, ni tampoco su legitimidad, tan solo se limitan a cumplir lo establecido en sus manuales de procesos internos, lo que deriva en que la ausencia de autocritica obre en perjuicio del viajero que utiliza un medio y modo distinto al aéreo y marítimo, por lo tanto, no se logran diferenciar los criterios de segmentación, en relación a la pregunta

¿Cuál es la diferencia que hace que el viajero de vía terrestre tenga derecho a muchos menos productos exonerados de impuestos versus los que arriban por vía marítima y aérea?

Los ciudadanos que utilizan la frontera Esmeraldas – Tumaco, sea para negocios fronterizos o turismo, no se les da ningún beneficio de exoneración ni aún con restricción, evidenciada está la ausencia de aplicación de la norma y por ende de control aduanero, que deriva en la estigmatización geográfica y discriminación poblacional, digna de estudio específico, cuando a todas las demás Zonas de Integración Fronteriza (ZIF), como por ejemplo, Huaquillas, Sucumbíos y Tulcán, mediante decretos presidenciales se permitió que sus ciudadanos domiciliados, ingresen mercadería con fines comerciales, con excepción de Esmeraldas que forma parte de las ZIF Andinas, incluso a Loja se la incluyó, siendo tan sólo un paso de frontera, respondiendo a la pregunta ¿Qué hace que en la frontera marítima-fluvial en San Lorenzo-Esmeraldas donde por una supuesta ifalta de norma!, aplican normativa penal?.

El abuso del derecho se manifiesta de forma evidente y problemática con respecto a la aplicación de tres reglamentos, de los cuales dos (SENAE-DGN-2013-0361-RE, 2014) – ámbito aéreo- (SENAE Boletín: 254, 2015) -ámbito terrestre-, no se encuentran publicados en el registro oficial, en cuanto al que si esta publicado en el mencionado registro (SENAE-DGN-2013-0361-RE, 2014) y lo aplican para regular el ingreso de pasajeros de vía terrestre en el capítulo I tiene por título GENERALIDADES DEL RÉGIMEN TRANSFRONTERIZO, que si se lo toma como sinónimo hace referencia a tránsito fronterizo, que es un régimen distinto al de equipaje de viajero, por lo tanto muy difícil de ubicar con ese nombre y contraviene los principios publicidad y

transparencia, que hace que los viajeros sean sorprendidos.

Se evidencia la existencia de un problema que amerita una investigación profunda y científica de forma específica, que se circunscribe a la discriminación regulada desde el Estado a los habitantes de la provincia de Esmeraldas, cuando siendo la frontera San Lorenzo -Tumaco, una Zona de Integración Fronteriza, avalada por la Comunidad Andina de Naciones, y los funcionarios de la instituciones de control,

mal hacen en suponer infracciones, que van desde las faltas reglamentarias, contravenciones e inclusive delitos, siendo injusto e ilegal que se norme mediante regulaciones, reglamentos, resoluciones, que beneficien a otras Zonas de Integración Fronteriza, que tienen la misma condición y no se incluya a un sector que tiene los mismos beneficios, cuando en cuestiones de derechos por ser los custodios de la frontera viva, deberían ser tratados en consecuencia.

Referencias

Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones, Registro Oficial Suplemento 351 (Asamblea Nacional del Ecuador 29 de Diciembre de 2010). Recuperado el 2017 de Junio de 2017

Código Orgánico Integral Penal, Registro Oficial 180, Suplemento del 2014-02-10 (Asamblea Nacional 2014 de Febrero de 2014). Recuperado el 20 de Febrero de 2014, de <http://www.asambleanacional.gob.ec/es/system/files/document.pdf>

Código Tributario, Registro Oficial Suplemento 38 (Asamblea Nacional 14 de Junio de 2005). Recuperado el 13 de Junio de 2017, de http://www.sri.gob.ec/web/guest/bases-legales?p_auth=9bRyiAfm&p_p_id=busquedaBasesLegales_WAR_BibliotecaPortlet_INSTANCE_Anv7&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-1&p_p_col_count=2&_busquedaBasesLegales_WAR_BibliotecaPortlet_IN

Comisión Nacional de los Derechos Humanos. (Abril de 2012). *La discriminación y el derecho a la no discriminación*. Obtenido de La discriminación y el derecho a la no discriminación: http://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/cartillas/2_Cartilla_Discriminacion.pdf

Constitución de la República del Ecuador, Registro Oficial No. 449 (Asamblea Nacional 20 de Octubre de 2008). Recuperado el 15 de Mayo de 2017, de http://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.PDF

Convenio de Kyoto Revisado, Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Organización Mundial de Aduanas 25 de Septiembre de 1974). Obtenido de http://www.dian.gov.co/descargas/operador/documentos/Convenio_de_Kyoto.pdf

Decisión 501, Zonas de Integación Fronteriza (Comunidad Andina de Naciones 22 de Junio de 2001). Recuperado el 20 de Febrero de 2017, de <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=68&tipo=TE&title=desarrollo-fronterizo>

Declaración Universal de los Derechos Humanos, Resolución 217 A (III) (Naciones Unidas 10 de Diciembre de 1948).
doi:http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/spn.pdf

Definición.DE. (s.f.). *definicion.de*. Obtenido de [definicion.de](http://definicion.de/regulacion/): <http://definicion.de/regulacion/>

Decisión 463 CAN, Regimen para el desarrollo e integración del Turismo en la Comunidad Andina (Comunidad Andina 25 de Mayo de 1999). Recuperado el 5 de Junio de 2018, de <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/Gacetas/Gace444.PDF>

Dozo Sebastián. (26 de Julio de 2006). El enemigo tiene menos derechos. *El enemigo tiene menos derechos*. Recuperado el 16 de Junio de 2017, de <http://www.lanacion.com.ar/826258-el-enemigo-tiene-menos-derechos-dice-gunther-jakobs>

Dromi Roberto. (2004). *Derecho Administrativo* (Vol. I). Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina: Ciudad Argentina. Recuperado el 8 de Junio de 2017

El Comercio. (11 de Septiembre de 2015). Conozca que puede traer de Ipiales sin pagar impuestos. *Conozca que puede traer de Ipiales sin pagar impuestos*. doi:<http://www.elcomercio.com/actualidad/productos-ipiales-pagar-impuestos.html>

- Enciclopedia Jurídica. (2014). *Enciclopedia Jurídica* . Obtenido de Enciclopedia Jurídica : <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/principio-de-igualdad/principio-de-igualdad.htm>
- Giuliani Fonrouge, C. M. (2005). *Derecho Financiero Tomo I* (9 ed., Vol. I). Tucumán, Buenos Aires, Argentina: La Ley. Recuperado el 10 de Febrero de 2017
- INFOBAE. (3 de Junio de 2017). *INFOBAE*. Obtenido de INFOBAE: <http://www.infobae.com/tendencias/lifestyle/2017/06/03/cuanto-cuesta-la-cartera-mas-cara-del-mundo/>
- Montaño César. (2007). *Manual de Derecho Tributario Internacional* (2007 ed., Vol. I). (Corporación Editora Nacional, & Universidad Andina Simón Bolívar, Edits.) Quito, Pichincha, Ecuador: Ediciones Fausto Reinoso. Recuperado el 20 de Mayo de 2017
- Pérez Porto, J. y Gardey, A. (2013). Definición de REGULACIÓN. Definicioin.DE (sitio web). Recuperado de <https://definicion.de/regulacion/>
- Priani Ernesto, & López Itzel. (2009). *Historia de las Doctrinas Filosóficas*. (Gaona Leticia, & Hernández Felipe, Edits.) Mexico, Mexico, Mexico: Pearson-Prentice Hall. Recuperado el 8 de Junio de 2017
- Rawls John. (2010). *Teoría de la Justicia* (Séptima ed.). (González, María Dolores, Trad.) Mexico, Mexico, Mexico: FCE. Recuperado el 10 de Junio de 2017
- Reg. del Título V del COPCI, Registro Oficial-Suplemento 452 (Decreto Ejecutivo Presidencia de la República 19 de Mayo de 2011). Recuperado el 14 de Junio de 2017, de <https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2017/05/REGLAMENTO-LIBRO-V-COPCI-REFORMA-27-03-2017.pdf>

Registro Oficial. (s.f.). *Registro Oficial*. Obtenido de Registro Oficial:
<https://www.registroficial.gob.ec/index.php/quienes-somos.html>

Resolución Nro. SENAE-SENAE-2017-0345-RE, SENAE-SENAE-2017-0345-RE (Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador 2017 de Mayo de 2017). Recuperado el 16 de junio de 2017, de <https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/res/2017/SENAE-SENAE-2017-0345-RE.pdf>

Rodríguez Felipe. (2014). *La Bipolaridad del Derecho Penal* (1 ed.). Quito, Pichincha, Ecuador: Fausto Reinoso Ediciones. Recuperado el 20 de Mayo de 2017

SENAE Boletín: 254, 11846 (Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador 30 de Junio de 2015). Recuperado el 13 de Junio de 2015, de <https://www.aduana.gob.ec/boletines/difusion-sobre-el-proceso-de-efectos-personales-de-viajeros-por-via-terrestre-183541/>

SENAE-DGN-2013-0361-RE, REGISTRO OFICIAL 168 SUPLEMENTO de 23 Enero de 2014 (Servicio Nacional de Aduanas 23 de Enero de 2014). Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/files/pro/pro/reg/normativa/tf/1%20-%20SENAE-DGN-2013-0361-RE.pdf>

SENAE-SENAE-2017-0345-RE (Servicio Nacional de Aduanas 9 de Mayo de 2017). Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/res/2017/SENAE-SENAE-2017-0345-RE.pdf>

Vaca Andrade Ricardo. (2011). *El delito de Lavado de Activos en Ecuador* (1 ed., Vol. 1). Quito, Pichincha, Ecuador: Ediciones Legales.