



Rad. 13001-33-33-008-2017-00150-01

Cartagena de Indias, D.T. y C., dieciséis (16) de julio de dos mil veintiuno (2021)

I.- IDENTIFICACIÓN DEL PROCESO, RADICACIÓN Y PARTES INTERVINIENTES

Medio de control	Nulidad y restablecimiento del derecho
Radicado	13001-33-33-008-2017-00150-01
Demandante	Seaboard de Colombia S.A.
Demandado	DIAN
Tema	Decomiso de mercancía
Magistrado Ponente	Oscar Iván Castañeda Daza

II.- PRONUNCIAMIENTO

Procede la Sala a pronunciarse respecto del recurso de apelación interpuesto por la parte demandante, contra la sentencia de fecha 3 de junio de 2018, proferida por el Juzgado Octavo Administrativo del Circuito de Cartagena, por medio de la cual se negaron las pretensiones de la demanda.

III.- ANTECEDENTES

3.1 DEMANDA

3.1.1 PRETENSIONES¹

Se transcriben literalmente:

“PRIMERA

Se declare la nulidad de las resoluciones No. 00546 del 9 de Abril del 2015 y 1554 del 9 de Septiembre del 2015, proferidas por la División de Gestión de Fiscalización y la División de Gestión Jurídica de la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena respectivamente, por cuanto se profirieron violando normas legales, situación que implica que los actos administrativos demandados sean ilegales y por tanto no tengan validez.

SEGUNDA

¹ Folio 2 - 3



Rad. 13001-33-33-008-2017-00150-01

A título de restablecimiento del derecho se ordene a favor de la sociedad SEABOARD DE COLOMBIA S.A el pago del valor correspondiente a la mercancía determinado por la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena en los actos demandados, dada la calidad de producto perecedero de la mercancía decomisada- UNIDAD DE MATERIALES ELECTRICOS, suma que asciende a CIENTO NOVENTA Y OCHO MILLONES CINCUENTA MIL PESOS (\$198.050.000), con los ajustes monetarios, actualizaciones e intereses moratorios respectivos que se causaron desde la retención indebida de la mercancía, esto para efectos de cumplir las obligaciones del contrato de transporte que tiene la Sociedad demandante con el agente de carga (forwarding) embarcador y propietario de la mercancía, Sociedades nominadas LUDWING ILICH ESTEVEZ ASOCIADOS y REPRESENTACIONES TECNICAS LATINOAMERICAS S.A., empresas con Domicilio en Santo Domingo-República Dominicana.

Como consecuencia de las declaraciones anteriores, se condene a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN, a reconocer y pagar al demandante las sumas correspondientes a:

Perjuicios económicos generados en virtud del embargo retentivo por el incumplimiento del servicio de transporte, efectuado por la Sociedad LUDWING ESTEVEZ ASOCIADOS y REPRESENTACIONES TECNICAS LATINOAMERICAS, SRL, a través de auxiliar de la Justicia - Alguacil de República Dominicana.

Las erogaciones pecuniarias generadas por la representación jurídica de la Sociedad demandante ante la vía gubernativa de la DIAN y ante la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a título de honorarios de abogados, suma que asciende a \$9.902.850 (NUEVE MILLONES NOVECIENTOS DOS MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS).

La liquidación de las anteriores condenas deberá efectuarse mediante sumas liquidas de moneda de curso legal en Colombia, y se ajustarán dichas condenas tomando como base el índice de precios al consumidor, o al por mayor, conforme lo dispuesto por el C.P.A.C.A.. y normas concordantes".

3.1.2. HECHOS²

La Sociedad SEABOARD DE COLOMBIA S.A. es agente marítimo de la transportadora SEABOARD MARINE LTD, esta, a su vez, integrante de la Sociedad SEADOM S.A.S con domicilio principal en República Dominicana.

En el Puerto de Río Haina- República Dominicana, por cambio intempestivo de itinerario, el contenedor SMLU 7870606, exportado por la Sociedad Representaciones Técnicas Latinoamericanas S.A., con destino a Venezuela, consignado a la Sociedad Global Soluciones Tecnologías 511; fue embarcado erróneamente en un viaje que tenía como destino Colombia, en la motonave GLUECKSBURG V-7, información que no conocía la Sociedad SEABOARD MARINE

² Folios 5 - 7.

Rad. 13001-33-33-008-2017-00150-01

al momento de expedir el manifiesto de carga No. 116575005886686 ante el sistema informático aduanero.

Después de la llegada de la motonave a zona primaria aduanera y corroborado el hecho con SEABOARD MARINE LTD., la sociedad demandante se percató de que el manifiesto de carga tenía un sobrante de dos contenedores, entre ellos el antes identificado, y a pesar de estar fuera del término para reportarlo a través del sistema informático aduanero en el informe de descargue e inconsistencias; una vez tuvo conocimiento de la situación, le informó a la DIAN, el 12 de febrero de 2015.

A raíz de lo anterior, la DIAN expidió el acta de aprehensión No. 4800174COMEX del 24 de febrero del 2015, sustentada en el numeral 1.4 del artículo 502 del Decreto 2685 de 1999. Mediante Resolución 00546 del 9 de abril del 2015, la División de Gestión de Fiscalización resolvió decomisar la mercancía por considerar procedente la causal de aprehensión invocada.

Contra la anterior resolución, la demandante interpuso recurso de reconsideración que fue resuelto mediante la Resolución No. 1554 del 10 de septiembre del 2015, confirmando el acto que dispuso el decomiso.

3.1.3. NORMAS VIOLADAS Y CONCEPTO DE VIOLACIÓN

- Violación al principio de legalidad, buena fe, artículo 476.1 y 2 del Decreto 2685 de 1999 y al debido proceso artículos 29 y 228 de la Constitución Política.
- Violación a los artículos 98, 232; numeral 1.4 del artículo 502 del Decreto 2685 de 1999.
- Ley 17 de 1991.

Como concepto de la violación, sostuvo en síntesis que, con el hecho de haber informado a la autoridad los sobrantes generados en el descargue, concretamente lo referente al B/L SMLU3971217A, la sociedad demandante cumplió con la presentación ante la DIAN de esa mercancía; después de haber corroborado lo acaecido con el puerto de origen, que la mercancía amparada en el documento de transporte comentado tenía destino como final Venezuela, y por ende, se encontraba bajo el régimen de transito aduanero, bajo la modalidad de transbordo directo.

Señaló que, la sociedad Seaboard de Colombia S.A. actuó de buena fe y en calidad de auxiliar de la función pública aduanera, informó a la DIAN, advirtiendo que esta mercancía bajo ningún entendido tenía vocación de ingreso o permanencia en el territorio aduanero colombiano, por ende, no iba a ser sometido al régimen de importación, sino que continuaba su viaje hasta el destino consignado en el documento de transporte.

Rad. 13001-33-33-008-2017-00150-01

Considera la demandante, que la DIAN hizo caso omiso de la aceptación de las inconsistencias a cargo del transportador debidamente probadas, sin que existan argumentos de controversia frente a las normas que justifican y disculpan estos acontecimientos, debido a que se reúnen los siguientes elementos: a) se trata de errores o acontecimientos bajo responsabilidad exclusiva del transportador, b) como tales, sean asumidos directamente por este, ajeno a la operación económica o al negocio internacional, y asuma desde luego la sanción prevista en el Estatuto Aduanero diferente al decomiso de la mercancías; c) las cargas no tienen por destino final Colombia, d) que de alguna manera hayan sido informadas a la autoridad aduanera por iniciativa del propio transportador, símbolo inequívoco de la buena fe en la conducta de los actores involucrados en los actos sucedidos.

En ese sentido, sostuvo que los actos demandados desconocen el cumplimiento sustancial de presentación de la mercancía y soportan la causal de aprehensión y decomiso, por el simple hecho de no haberlo realizado en la forma establecida, esto es, a través del informe de descargue e inconsistencias, pero no tuvo en cuenta la administración que este caso no puede verse de manera aislada a las circunstancias de hecho generada por vicisitudes propias, acaecidas dentro del normal desarrollo del tráfico marítimo internacional.

3.2 CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA³

La DIAN se opuso a las pretensiones de la demanda, por considerar que Seaboard de Colombia S.A. descargó en las instalaciones del Muelle COMPAS de la ciudad de Cartagena, un contenedor amparado en el BL SMLU3971217A, el cual no fue relacionado en un manifiesto de carga, ni fue reportado en el informe de descargue e inconsistencias establecido en el artículo 98 del Decreto 2685 de 1999, dentro de las 24 horas siguientes a su descargue; es decir, la carga no fue documentada por el transportador, ni manifestada, ni informada razón por lo cual se considera mercancía no presentada, en los términos del artículo 232 del Decreto 2685 de 1999.

Que de acuerdo con la anterior norma, no es el transportador el que decide en que momento presenta la mercancía a la autoridad aduanera, pues este solo cuenta con dos oportunidades para hacerlo, de manera que, la manifestación extemporánea por parte del transportador no puede subsanar un error, pues de hacerlo, la Administración estaría violando la normativa aduanera y el principio de igualdad de los demás usuarios que ajustan sus operaciones de comercio exterior a los lineamientos que ésta dispone.

Señaló que, no es cierto que la DIAN haya advertido la inconsistencia porque la misma transportadora advirtió el hecho, dado que, de acuerdo con el artículo 98

³ Fl. 85 – 96.

Rad. 13001-33-33-008-2017-00150-01

del Decreto 2685 de 1999, el puerto también informa a la autoridad aduanera acerca de las unidades efectivamente descargadas y no permite la salida de un contenedor que no se informó en el manifiesto de carga y que tampoco se relacionó en un informe de descargue e inconsistencias.

Adicionalmente, indicó que no se configura en este caso la figura del trasbordo, por cuanto, el transportador en ningún momento informó que el contenedor venía en transbordo hasta Venezuela, ni antes de presentarse el aviso de llegada del medio de transporte al territorio aduanero nacional, ni en el informe de descargue e inconsistencias que debía presentar después de realizado el descargue de la mercancía. Por lo tanto, considera que lo pertinente era dar aplicación a las normas relacionadas con la importación de mercancías.

3.3 SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA⁴

Mediante sentencia de fecha 3 de julio de 2018, el Juzgado Octavo Administrativo del Circuito de Cartagena negó las pretensiones de la demanda.

Como fundamento de su decisión, sostuvo en síntesis que, el régimen de tránsito aduanero generaba obligaciones ante la DIAN respecto de SEABOARD COLOMBIA, tales como la autorización y trámite del transbordo, pero la demandante desconoció las exigencias de la Resolución 4240 de 2000, en la cual se determina el trámite específico para esta modalidad.

Que la demandante, como conocedora de la normativa que rige la intermediación aduanera, debió informar a la DIAN las novedades respectivas conforme lo exige el Decreto 2685 de 1999, pero no se reportó este hecho en ningún informe de descargue e inconsistencias, a pesar de que el artículo 98 del mismo decreto le brinda la oportunidad de hacerlo dentro de las 24 horas siguientes al descargue de la mercancía; violando así lo dispuesto en el literal b) del art. 232 del Estatuto Aduanero.

En ese sentido, sostuvo que no podía aceptarse, como lo pretende la demandante, que la omisión del transportador se pueda catalogar como un error o actuar intempestivo, dado que, finalmente, la mercancía nunca se relacionó en el manifiesto de carga, ni se reportó en el informe de descargue e inconsistencias; por lo tanto, procedía su aprehensión y decomiso.

Consideró que, no es cierto que la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales hizo una errónea aplicación del artículo 98 del Decreto 2685 de 1999, y de la Resolución 4240 de 2000, pues, efectivamente, la mercancía se considera no presentada ya que no se cumplió con lo estipulado en el artículo 232 del mismo decreto, en los literales b) y f, al no presentarse el informe de inconsistencias del artículo 98. Tampoco puede aceptarse la tesis del trasbordo, debido a que no se reúnen las exigencias de la norma respecto de dicha figura.

4 Fl. 270 – 277.

Rad. 13001-33-33-008-2017-00150-01

Concluyó que, en el presente caso no es aplicable la Ley 17 de 1991, ni se cumplen los requisitos exigidos en la normativa aduanera para que se pueda considerar presentada la mercancía, de modo que, era necesario dar aplicación a lo dispuesto en el numeral 1.4 del art. 502 del Decreto 2685 de 1999.

3.4. RECURSO DE APELACIÓN⁵

La parte demandante interpuso recurso de apelación contra la sentencia de primera instancia, exponiendo como motivos de inconformidad con la decisión, en esencia, los siguientes:

Señaló que, en la sentencia de manera errada se traen a colación apreciaciones y normas referentes al régimen de importación, a pesar de haberse explicado en la demanda que el presente caso no debía juzgarse a la luz de ese régimen debido que no era al cual estaba sometida la mercancía decomisada, sino, el régimen de tránsito aduanero bajo la modalidad de transbordo internacional. Que dicha circunstancia resulta suficiente para declarar la nulidad de los actos acusados.

Como lo afirmó el A quo, el documento de transporte encartado tenía como destino final La Guaira (Venezuela), prueba que considera es suficiente para el convencimiento sobre la ausencia de destino y vocación de permanencia de la mercancía en Colombia, siendo entonces Cartagena un puerto de paso, un trasbordo de mercancías solo por necesidades logísticas u operativas atinentes exclusivamente su transporte por el medio marítimo, hipótesis ante la cual no se exigen los mismos requisitos del régimen de importación.

Que no es procedente afirmar que hubo omisión por parte de la sociedad demandante, debido a la falta de relación del documento de transporte en el manifiesto de carga o en el informe de descargue e inconsistencias, porque en el oficio interno No. 005530 del 12 de febrero de 2015, informó a la DIAN sobre el sobrante, anunciando de antemano que la disposición de la carga era "transbordo directo", prueba documental que, en su criterio, no fue valorada conforme a las reglas de la sana crítica.

Considera que, contrario a lo sostenido en la sentencia de primera instancia, en el presente caso sí resulta aplicable la Ley 17 de 1991, que por tratarse de una norma internacional, en jerárquicamente superior a la normativa aduanera. En ese sentido, sostuvo que se reúnen los requisitos allí exigidos como son:

- Se trata de un mismo B/L No. 3971217 A, el cual fue aportado en "draft-borrador" de fecha 23 de enero de 2015 y en "definitivo-original" del 31 de enero del mismo año, este último que constituye el documento que hizo tránsito jurídico en el proceso de presentación ante la autoridad aduanera, debido a que, si bien, el primero tenía como lugar de descargue el puerto

5 Fl. 292 – 302.

Rad. 13001-33-33-008-2017-00150-01

de Cartagena, en la travesía marítima esta información es cambiante en atención a aspectos logísticos y de ruta de la misma línea marítima.

- El puerto de destino en ambos documentos de transporte (borrador-definitivo) es la Guaira- Venezuela, lo cual demuestra a todas luces que ese era el destino de la mercancía y jamás ingresó a la zona primaria aduanera para ser sometida a un proceso de importación, sino que debía ser embarcada en otra motonave para continuar su viaje.
- La norma aplica única y exclusivamente para eventos de errores descargue en los puertos de destino, siendo entonces la Guaira - Venezuela el puerto de destino, es aplicable lo dispuesto en esa norma.

Adicionalmente, sostuvo que el A quo ignoró por completo el precedente vertical definido por el Consejo de Estado en las sentencias de la Sección Cuarta y Primera de fecha 12 de septiembre de 1997 y 13 de noviembre de 2014, respectivamente, en las cuales se determinó que el error de haber presentado de forma extemporánea el reporte sobre la mercancía que iba en transbordo, en el ámbito aduanero solo tendría una consecuencia sancionatoria para el transportista de acuerdo a lo establecido en el artículo 497 numeral 1.2.2. del Decreto 2685 de 1999, pero no puede la DIAN privar del derecho de propiedad de las mercancías a un sujeto que no incide dentro del trámite aduanero, ya que, no funge como importador en Colombia por la misma naturaleza de la operación de transbordo directo a la cual estaba sometida la mercancía.

Finalmente, cuestionó lo relacionado con la condena en costas. Al respecto, señaló que el A quo no tuvo en cuenta los criterios objetivos para su imposición, ya que la demandante no ha hecho uso abusivo de los instrumentos judiciales, sino que ha actuado bajo la premisa de la buena fe, y que no existe actuación temeraria alguna.

3.5 TRÁMITE PROCESAL DE SEGUNDA INSTANCIA

Por auto del 13 de febrero de 2019, se admitió el recurso de apelación presentado por la parte demandante, y se dispuso que una vez quedara ejecutada dicha decisión, corría el término de traslado para alegar de conclusión y al Ministerio Público para que rindiera concepto de fondo, si a bien lo consideraba⁶.

3.6. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

⁶ Fl. 310.

Rad. 13001-33-33-008-2017-00150-01

3.6.1. Parte demandante⁷

En su escrito de alegatos, reiteró los argumentos expuestos en el recurso de apelación.

3.6.2. Parte demandada⁸

Solicitó que se confirme la sentencia de primera instancia, argumentando que está demostrado que la entidad demandada profirió los actos administrativos en debida forma, por lo tanto, era procedente el decomiso de la mercancía, por haber sido descargada en el puerto de Cartagena sin encontrarse relacionada en el manifiesto de carga o en el informe de descargue e inconsistencias, reiterando además los argumentos expuestos en la contestación de la demanda.

IV. CONTROL DE LEGALIDAD

Revisado el expediente se observa que de conformidad con lo previsto en el artículo 207 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo-CPACA, en el desarrollo de las etapas procesales de esta primera instancia se ejerció control de legalidad de estas. Por ello y como en esta instancia no se observan vicios procesales que acarreen la nulidad del proceso o impidan proferir decisión de fondo, se procederá a dictar la respectiva sentencia.

V.- CONSIDERACIONES

5.1. COMPETENCIA

Es competente esta Corporación para conocer el presente proceso en segunda instancia, por disposición del artículo 153 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, que dispone que los Tribunales Administrativos conocen en segunda instancia de las apelaciones de las sentencias dictadas en primera instancia por los jueces administrativos.

5.2. PROBLEMA JURÍDICO

En el caso bajo estudio, la Sala considerar pertinente abordar como problema jurídico principal, el siguiente:

⁷ Fl. 313 – 316.

⁸ Fl. 317 – 321.

Rad. 13001-33-33-008-2017-00150-01

¿Resulta procedente declarar la nulidad de los actos administrativos acusados, por los cuales la DIAN ordenó el decomiso de la mercancía amparada en el BL SMLU3971217A?

En aras de resolver el anterior interrogante, deberán resolverse previamente los siguientes problemas jurídicos secundarios:

Respecto de la mercancía que fue objeto de decomiso, ¿era procedente aplicar causales de aprehensión y decomiso correspondientes al régimen de importación?

¿Era aplicable la Ley 17 de 1991⁹, aprobatoria del convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, sobre la carga no descargada en el puerto de destino previsto?

Adicionalmente, deberá determinarse si ¿resultó acertada la condena en costas impuesta a la parte demandante en la sentencia de primera instancia?

5.3. TESIS DE LA SALA

La Sala sostendrá como tesis que, no hay lugar a declarar la nulidad de los actos administrativos demandados, por cuanto, sí era procedente el decomiso de la mercancía amparada en el BL SMLU3971217A.

Adicionalmente, se sostendrá que al no estar debidamente acreditado que se trataba de la modalidad de transbordo internacional, bajo un régimen de tránsito aduanero, era procedente aplicar las normas que le son propias al régimen de importación, por tratarse de mercancía de procedencia extranjera ingresada al territorio aduanero nacional. Que el asunto de marras no encuadra en el supuesto de la Ley 17 de 1991, toda vez que, el descargue de la mercancía en el puerto de Cartagena no ocurrió como consecuencia de un error, un imprevisto o una situación desconocida por Seaboard, como reiteradamente se afirma en la demanda y en el recurso de apelación.

Finalmente, sobre la condena en costas en primera instancia se concluirá que sí era procedente la misma, por haberle sido adversa la decisión a la parte demandante, siguiendo el criterio objetivo adoptado por el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, sin que fuera necesario entrar a examinar la conducta procesal de la parte vencida, es decir, si esta actuó de buena o mala fe, con o sin temeridad o simplemente defendiéndose con los mecanismos legalmente dispuestos para proteger sus derechos.

5.4. MARCO NORMATIVO Y JURISPRUDENCIAL

⁹ Por medio de la cual se aprueba el Convenio para facilitar el Tráfico Marítimo Internacional 1965 en su forma enmendada en 1969, 1973, 1977, 1986 y 1987.

La Sala tendrá en cuenta las siguientes normas del Decreto 2685 de 1999 – Estatuto Aduanero vigente para la época de los hechos- relacionadas con el proceso de importación de mercancías a territorio aduanero nacional, el tránsito aduanero en la modalidad de transbordo internacional y las sanciones aplicables en uno y otro régimen.

El artículo 98 del Estatuto Aduanero respecto del informe de descargue e inconsistencias dispone:

*“ARTÍCULO 98. INFORME DE DESCARGUE E INCONSISTENCIAS. El transportador respecto de la carga relacionada en el manifiesto de carga, deberá informar a la autoridad aduanera a través de los servicios informáticos electrónicos los datos relacionados con la carga efectivamente descargada. **Si se detectan inconsistencias entre la carga manifestada y la efectivamente descargada que impliquen sobrantes o faltantes en el número de bultos, exceso o defecto en el peso si se trata de mercancía a granel, o documentos de transporte no relacionados en el manifiesto de carga; el transportador deberá registrarlas en este mismo informe.***

(...)

*En el modo de transporte aéreo, la obligación a que hace referencia el inciso anterior, debe cumplirse a más tardar dentro de las doce (12) horas siguientes a la presentación del aviso de finalización de descargue; **para el modo de transporte marítimo dicha obligación deberá cumplirse dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a dicho aviso**”.*

El citado decreto en su artículo 117 define la importación ordinaria como “la introducción de mercancías de procedencia extranjera al territorio aduanero nacional con el fin de permanecer en él de manera indefinida, en libre disposición, con el pago de los tributos aduaneros a que hubiere lugar y siguiendo el procedimiento que a continuación se establece”.

Por su parte, el artículo 232 enlista los casos en los que se considerará que la mercancía no ha sido presentada a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, así:

“Artículo 232. Modificado por el Decreto 2101 de 2008, artículo 25. Mercancía no presentada a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. Se entenderá que la mercancía no ha sido presentada a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, cuando:

(...)

d) Haya sido descargada y no se encuentre amparada en un documento de transporte;

f) No sean informados los sobrantes en el número de bultos, o los excesos en el peso de la mercancía a granel, respecto de lo consignado en el manifiesto de carga, o documentos de transporte no relacionados en el manifiesto de carga, en la forma y oportunidad previstas en los artículos 98 y 99 del presente decreto;”.



Rad. 13001-33-33-008-2017-00150-01

En cuanto a las causales de aprehensión y decomiso de mercancías en el régimen de importación, el artículo 502 del Estatuto Aduanero citado, dispone:

“Artículo 502. Causales de aprehensión y decomiso de mercancías.

Dará lugar a la aprehensión y decomiso de mercancías la ocurrencia de cualquiera de los siguientes eventos:

1. Numeral modificado por el Decreto 1232 de 2001, artículo 48. En el Régimen de Importación:

(...)

*1.4 Numeral modificado por el Decreto 2101 de 2008, artículo 31. Cuando el transportador o el Agente de Carga Internacional no informe a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, **dentro de la oportunidad prevista en el artículo 98 del presente decreto, acerca de los sobrantes detectados** en el número de bultos o sobre el exceso en el peso si se trata de mercancía a granel, respecto de lo consignado en el manifiesto de carga o en los documentos que los adicionen, modifiquen o expliquen; o no informe sobre el ingreso de carga amparada en documentos de transporte no relacionados en el manifiesto de carga”.*

La figura del transbordo, modalidad del régimen de tránsito aduanero, es desarrollada en el artículo 385 y siguientes del decreto citado, en los siguientes términos:

“Artículo 385. Definición. Es la modalidad del régimen de tránsito que regula el traslado de mercancías del medio de transporte utilizado para la llegada al territorio aduanero nacional, a otro que efectúa la salida a país extranjero, dentro de una misma Aduana y bajo su control sin que se causen tributos aduaneros”

*“Artículo 386. Modificado por el Decreto 2101 de 2008, artículo 26. Autorización y trámite del transbordo. **El transportador o la persona que según el documento de transporte tenga derecho sobre la mercancía, puede declararla para el transbordo, el cual se autorizará independientemente de su origen, procedencia o destino.** El declarante será responsable ante las autoridades aduaneras del cumplimiento de las obligaciones que se deriven de esta modalidad.*

La modalidad de transbordo, se declarará en el documento de transporte correspondiente.

Las mercancías en transbordo no serán objeto de reconocimiento, sin perjuicio de que la autoridad aduanera pueda realizarlo cuando lo considere conveniente”.

“Artículo 387. Clases de transbordo.

El transbordo puede ser directo si se efectúa sin introducir las mercancías a un depósito habilitado, o indirecto cuando se realiza a través de éste”.

Dicha figura fue reglamentada mediante Resolución 4240 de 2000 en sus artículos 349 y siguientes, así:

“Artículo 349. Modificado por la Resolución 7941 de 2008, artículo 98. Solicitud de transbordo. Se entenderá que sobre una mercancía que ingresa al territorio aduanero nacional se solicita la modalidad de transbordo, cuando en la información enviada del



Rad. 13001-33-33-008-2017-00150-01

documento de transporte se señale que con que el destino final es un puerto o aeropuerto en otro país **y se indique como trámite o destino de la mercancía la modalidad de transbordo directo o indirecto**, o esta se solicite dentro del término establecido en el inciso 2° del artículo 113 del Decreto 2685 de 1999, por el transportador o el consignatario de la mercancía.

Para todos los efectos el documento de transporte se entenderá como declaración de la modalidad de transbordo.

La solicitud se entiende presentada en la misma jurisdicción aduanera por la cual ingresó la mercancía al territorio nacional".

"Artículo 350. Modificado por la Resolución 7941 de 2008, artículo 99. Autorización de transbordo. La modalidad de transbordo solicitada en los términos del artículo 349 de la presente resolución, se entenderá autorizada por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, cuando se haya cumplido con el procedimiento de informe de descargue e inconsistencias a que hace referencia el artículo 66 de esta resolución.

Cuando el trámite o destino de transbordo directo o indirecto es solicitado después del descargue de la mercancía en el puerto o aeropuerto, la modalidad de transbordo se entenderá autorizada cuando la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales acepte la solicitud de cambio de trámite o destino, conforme a lo dispuesto en el artículo 74-1 de la presente resolución.

Inciso adicionado por la Resolución 12989 de 2009, artículo 3°. En los casos en que las condiciones logísticas así lo requieran, se podrá autorizar el transbordo parcial de las mercancías, siempre y cuando la totalidad de la mercancía sea sometida a la mencionada modalidad y su trámite se realice dentro de los términos establecidos para el efecto".

Finalmente, se hace referencia a la Ley 17 de 1991¹⁰, que la parte demandante considera debió aplicarse a esta situación particular, por considerarse jerárquicamente superior a la normativa aduanera. Al respecto, la mencionada sobre la carga no descargada en el puerto de destino prevé:

"D. Carga no descargada en el puerto de destino previsto.

5.7 Norma. Cuando toda o parte de la carga mencionada en la declaración de carga no se descarga en el puerto de destino previsto, las autoridades públicas deben permitir que esta declaración sea modificada y no impondrán sanciones si se tiene la certeza de que la carga en cuestión no ha sido cargada a bordo del buque o, si lo ha sido, que ha sido descargada en otro puerto.

5.8 Norma. Cuando por error, o cualquier otra razón válida se descarga toda o parte de la carga en un puerto que no sea el previsto, las autoridades públicas facilitarán la reexpedición a su destino. Sin embargo, esta disposición no se aplica a las mercancías peligrosas, prohibidas o sujetas a restricción".

El Consejo de Estado se ha pronunciado acerca de las obligaciones del transportador o agente de carga internacional, especialmente en lo

¹⁰ Por medio de la cual se aprueba el Convenio para facilitar el Tráfico Marítimo Internacional 1965 en su forma enmendada en 1969, 1973, 1977, 1986 y 1987.

Rad. 13001-33-33-008-2017-00150-01

concerniente a la presentación del informe de inconsistencias, en los siguientes términos:

“De este modo, se resalta que si el transportador tuvo conocimiento desde el momento de su salida de la irregularidad en los conocimientos de embarque como quedó demostrado en el material probatorio que obra en el plenario, debió realizar la correspondiente corrección antes de dar aviso de llegada a la autoridad aduanera para cumplir con el término previsto en el artículo 96 del Decreto 2685 de 1999.

De otra parte, se resalta que aun cuando el transportador presentó el informe de inconsistencias dentro del término previsto en el artículo 99 del Decreto 2685 de 1999 y alegó “mercancía cargada en último minuto” como causal aceptable para subsanar excesos o la carga soportada en documentos de transporte no relacionadas en el manifiesto de carga, en el caso objeto de estudio no procedía este informe por cuanto ninguno de los escenarios contenidos en la norma se justificó. (...) lo cierto es que no existe prueba dentro del expediente que demuestre la existencia de un informe de inconsistencia que justifique el ingreso de la mercancía soportada en documentos de transporte no relacionados en el manifiesto de carga¹¹”.

5.5. CASO CONCRETO

5.5.1. Hechos relevantes probados

5.5.1.1. De acuerdo con el documento de transporte (Bill of Lading) N°. SMLU 3971217A del 1 de febrero de 2015 de Seaboard Marine Ltd., la mercancía proveniente del puerto Río Haina en República Dominicana, empacada en el contenedor SMLU 787060 6, tenía como puerto de descarga Cartagena y como lugar de entrega final La Guaira (Venezuela)¹².

5.5.1.2. Seaboard Marine Ltd. Expidió certificación dirigida a la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena, el 18 de junio de 2015, en la que se hacía constar que la mercancía amparada en el documento de transporte B/L No. SMLU3971217A tiene destino final La Guaira- Venezuela, llegó a Colombia en calidad de trasbordo, por imprevistos de itinerarios de viaje no imputables a su actuar¹³.

5.5.1.3. El 24 de febrero de 2015, se efectuó la aprehensión de la mercancía mediante Acta No. 4800174COMEX¹⁴, con fundamento en la causal prevista en el numeral 1.4 del artículo 502 del Decreto 2685 de 1999 “cuando el transportador o el Agente de Carga Internacional no informe por escrito a las autoridades aduaneras dentro de la oportunidad prevista en el artículo 98 del presente decreto, acerca de los sobrantes detectados en el número de bultos o sobre el exceso en el peso en la mercancía a granel respecto de lo consignado en el Manifiesto de Carga”.

¹¹ Sentencia del 10 de mayo de 2018, Sección Quinta, C.P. Lucy Jeannette Bermúdez Bermúdez, radicado 44001-23-31-000-2011-00117-01.

¹² Folio 45 – 46.

¹³ Folio 47.

¹⁴ Folios 111 Rvso – 112.



Rad. 13001-33-33-008-2017-00150-01

5.5.1.4. El 17 de febrero de 2015, se llevó a cabo inspección a la mercancía, dejándose en el Acta de Reconocimiento No. 0069 del 17 de febrero de 2015 las siguientes constancias:

ACTA DE RECONOCIMIENTO No: 0069	FECHA: 17/02/2015	CODIGO:
HECHOS QUE SE DESARROLLARON DURANTE LA INSPECCION:		
EN CARTAGENA DE INDIAS A LOS 17 DIAS DEL MES DE FEB DEL AÑO 2015, EL FUNCIONARIO DE LA DIVISION DE GESTION DE LA OPERACION ADUANERA; FACULTADO MEDIANTE AUTO COMISORIO ADUANERO Y/O REGISTRO ADUANERO No.: 0270 DEL 18 DE FEB DE 2015; SE HIZO (HICIERON) PRESENTE EN: DEPOSITO ADUANERO HABILITADO (); ZONA FRANCA (); PUERTO(X); OTROS () UBICADO EN : COMPAS S.A., SE LE NOTIFICÓ EL AUTO COMISORIO / REGISTRO AL SEÑOR HAROLD TORRES CON CC 73.166.312 EN REPRESENTACION DE SEABOARD.		
HECHOS:		
SIENDO LAS 09:15AM DEL DÍA 17 FEB DE 2015 Y UNA VEZ RADICADO ANTE LAS INSTALACIONES DE COMPAS Y COMUNICADO EL AUTO COMISORIO NO. 0270 DEL 16-02-2015, EL SEÑOR HAROLD TORRES CON CC. 73.166.312 EN REPRESENTACION DE SEABOARD Y LA FUNCIONARIA COMISIONADA SE HICIERON PRESENTES EN LAS INSTALACIONES DE COMPAS CON EL OBJETO DE REALIZAR UN RECONOCIMIENTO DE CARGA A LAS MERCANCIAS QUE VIENEN AMPARADAS EN EL DOCUMENTO DE TRANSPORTE NO. SMLU3971217A QUE AMPARA AL CONTENEDOR NO. SMLU787060 6 (1X40), CON PRECINTO SEGÚN BL NO. G1798121 Y G1798008 QUE LLEGO COMO SOBRANTE Y NO FUE REPORTADO EN EL INFORME DE DESCARGUE E INCONSISTENCIA.		
LA MERCANCÍA QUE SE ENCUENTRA EN EL CONTENEDOR MENCIONADO ESTÁ CONSIGNADA A GLOBAL SOLUCIONES TECNOLOGICAS, EL CUAL DICE CONTENER 3000 UNIDADES DE MATERIALES ELECTRICOS.		
LA INSPECCION ES SOLICITADA POR LA DIAN, PUESTO QUE, SE TRATA DE UNA CARGA NO DOCUMENTADA, NO MANIFESTADA NI INFORMADA POR TANTO SE CONSIDERA UNA MERCANCIA NO PRESENTADA A LA DIRECCION DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES TENIENDO EN CUENTA EL ART. 232 DEL DECRETO 2685/1999 LITERAL B Y F.		
LUEGO DE ESTAR LISTO EL CONTENEDOR PARA INSPECCION SE PROCEDE A VERIFICAR LOS PRECINTOS Y SE ENCUENTRA QUE NO SON CONFORME AL DOCUMENTO DE TRANSPORTE, ES DECIR, EL PRECINTO OBSERVADO FISICAMENTE ES F0788247, (CABE ANOTAR QUE LOS PRECINTOS QUE COINCIDEN CON LOS DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE SE ENCONTRARON DENTRO DEL CONTENEDOR), LUEGO SE PROCEDE A ABRIR EL CONTENEDOR CON EL FIN DE CONFIRMAR LA NATURALEZA DE LA MERCANCIA. SE REALIZA APERTURA ALEATORIA DE CAJAS ENCONTRANDOSE MATERIALES ELECTRICOS.		
ENTRE TANTO Y TENIENDO EN CUENTA LAS INCONSISTENCIAS ENCONTRADAS EN MUISCA ES NECESARIO PROCEDER CON UNA MEDIDA DE INMIVILIZACION DE LA CARGA, LA CUAL SE HARA MEDIANTE UN ACTA ADICIONAL DE INMOVILIZACION.		
POSTERIORMENTE SE PROCEDE A INGRESAR LA MERCANCÍA AL CONTENEDOR Y SELLARLO CON PRECINTO DIAN N° C0705791.		
NO SIENDO OTRO EL MOTIVO DE LA PRESENTE DILIGENCIA SE FINALIZA SIENDO LAS 10:30AM DEL MISMO DÍA Y SE FIRMA POR LOS QUE EN ELLA INTERVINIERON.		
SE DEJA CONSTANCIA QUE EL PROCEDIMIENTO ANTERIORMENTE EFECTUADO POR EL FUNCIONARIO (S) QUE ASISTIERON A LA DILIGENCIA, SE LLEVO A CABO DENTRO DE LOS PARÁMETROS LEGALES Y CONSTITUCIONALES, SIN VIOLACIONES A LOS DERECHOS Y SIN HABERSE EXTRAVIADO NINGÚN ELEMENTO, NI DOCUMENTO; LOS VISITADOS RECIBIERON EL TRATO ADECUADO Y SE LES ENTREGO COPIA DE ESTA A QUIEN ATIENDE LA VISITA.		

5.5.1.5. Mediante Resolución No. 000546 del 9 de abril de 2015, la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena decomisó a favor de la Nación, la mercancía aprehendida con Acta No. 4800174 COMEX del 24 de febrero de 2015 a Seaboard de Colombia S.A., en calidad de transportador y a Global Soluciones Tecnológicas en calidad de consignatario, por considerar que la misma se encuentra inmersa en las causales de aprehensión y decomiso tipificadas en el numeral 1.4 del artículo 502 del Decreto 2685 de 1999¹⁵.

5.5.1.56 Contra el acto de decomiso se interpuso recurso de reconsideración, que fue resuelto mediante Resolución No. 001554 del 10 de septiembre de 2015, confirmando la orden de decomiso¹⁶.

5.5.2. Análisis crítico de las pruebas frente al marco jurídico.

Aplicado el marco jurídico expuesto a los hechos relevantes probados, procede la Sala a dar respuesta a los problemas jurídicos planteados.

5.5.2.1. ¿Era procedente en este caso aplicar las causales de aprehensión y decomiso correspondientes al régimen de importación?

En el presente asunto está demostrado, y no es objeto de discusión, que la sociedad Seaboard de Colombia S.A. en su calidad de transportador, ingresó a

¹⁵ Folios 35 – 38.

¹⁶ Folios 40 – 44.

Rad. 13001-33-33-008-2017-00150-01

territorio aduanero nacional la mercancía comprendida en el contenedor SMLU 787060 6, el cual no fue relacionado en el manifiesto de carga, ni se incluyó dentro del correspondiente informe de descargue e inconsistencias dentro de las 24 horas siguientes.

Ahora bien, la discusión que se plantea, tanto en la demanda como en sede de apelación, es que el mencionado contenedor ingresó al puerto de Cartagena en la modalidad de transbordo y no como objeto de un régimen de importación. En efecto, del documento de transporte (Bill of Lading) N°. SMLU 3971217A del 1 de febrero de 2015¹⁷, se desprende que la mercancía proveniente del puerto Río Haina en República Dominicana tenía como puerto de descarga Cartagena y como lugar de entrega final La Guaira (Venezuela).

No obstante, considera la Sala que esa sola circunstancia no es indicativa de la operación de transbordo que alega la demandante, por cuanto, en los artículos 385 y 386 del Decreto 2685 de 1999 se indica que dicha modalidad del régimen de tránsito aduanero procede, siempre que sea solicitada por el transportador y autorizada por la autoridad aduanera. Adicionalmente, en la Resolución 4240 de 2000 se exige, además de que se señale en el documento de transporte que el destino final un puerto en otro país, que se indique como trámite o destino de la mercancía la modalidad de transbordo directo o indirecto.

Respecto de la mercancía transportada por Seaboard Colombia, se observa que aunque es cierto que en el documento de transporte se señala como lugar final de entrega La Guaira (Venezuela), no hay ningún documento que indique que, efectivamente, la modalidad de transbordo fue informada a la DIAN y fue debidamente autorizada por esta entidad en su condición de autoridad aduanera, de manera que, no puede afirmarse que se reúnen en este caso los requisitos exigidos por la normativa aduanera, para que pueda considerarse que la mercancía ingresó a territorio aduanero nacional en virtud del transbordo.

Por otro lado, la sociedad demandante afirma que se trató de un error por cambio intempestivo en el itinerario, lo que condujo a que el contenedor fuera embarcado erróneamente, situación de la cual no estaba enterada; sin embargo, no se observa que se hayan aportado pruebas que corroboraran tal afirmación, pues del documento de transporte se desprende con claridad que desde el principio la mercancía fue embarcada en la motonave GLUECKSBURG V-7 y tenía como puerto de descarga inicial Cartagena. Por lo tanto, no existe certeza de que se tratara de un imprevisto o un cambio intempestivo que resultara ajeno al transportador.

Aunado a ello, de las pruebas aportadas al plenario se desprende que la autoridad aduanera en ningún momento fue informada por la transportadora de la situación del contenedor, ni se hizo solicitud de autorización de transbordo. Lo anterior, a pesar de que la sociedad demandante afirma que informó a la Dirección Seccional de Aduanas de Cartagena mediante radicado No. 5530 del

¹⁷ Folios 45 – 46.

Rad. 13001-33-33-008-2017-00150-01

12 de febrero de 2015, que se trataba de un transbordo directo con destino a Venezuela; ya que el mencionado oficio no fue aportado con la demanda, ni se encuentra dentro del expediente administrativo aportado por la DIAN, por lo tanto, se trata de una afirmación sin soporte probatorio alguno.

Así las cosas, al no estar debidamente acreditado que se trataba de la modalidad de transbordo, bajo un régimen de tránsito aduanero, era procedente aplicar las normas que le son propias al régimen de importación, en el entendido que la mercancía de procedencia extranjera fue ingresada al territorio aduanero nacional. En ese sentido, se configuraba el supuesto para ser considerada como mercancía no declarada, en tanto fue descargada y no estaba relacionada en el manifiesto de carga, y tampoco informó el transportador dentro de las 24 horas siguientes al descargue, a través del informe de inconsistencias, que se trataba de un sobrante.

En virtud de lo anterior, se configuraba además la causal de aprehensión prevista en el numeral 1.4. del artículo 502 del Estatuto Aduanero, toda vez que, la empresa transportadora no informó a la DIAN, dentro de la oportunidad prevista en el artículo 98 del presente decreto, acerca de los sobrantes detectados, específicamente, el hallazgo del contenedor que alega por error fue embarcado en la nave. Por lo tanto, le asistió razón a la entidad demandada al disponer la aprehensión y posterior decomiso de la mercancía bajo la referida causal.

Contrario a lo sostenido por la parte recurrente, la aplicación de estas normas a la situación de la mercancía no acarrea violación alguna al principio de legalidad, dado que, le correspondía a la demandante acreditar en debida forma que el contenedor se encontraba en la modalidad de transbordo y que tal circunstancia fue debidamente informada a la autoridad aduanera, pero no lo hizo. Por lo tanto, a falta de prueba en contrario, era totalmente procedente dar aplicación a las disposiciones que desarrollan el régimen de importación.

Finalmente, cabe precisar que el hecho que se exija el cumplimiento de los requisitos previstos en los artículos 385 y siguientes del Estatuto Aduanero y en la Resolución 4240 de 2000, no constituye un desconocimiento del principio de prevalencia de lo sustancial sobre lo formal, pues se reitera, no existe ninguna prueba de que la sociedad demandante hubiera informado a la DIAN la modalidad de transbordo que amparaba el contenedor, ni que lo hubiera hecho de manera informal como se afirma en la demanda y en el recurso de apelación.

Tampoco puede afirmarse que el A quo desconoció el precedente jurisprudencial del Consejo de Estado, toda vez que, las dos providencias relacionadas por la demandante no tienen el carácter de sentencias de unificación, de manera que pueda predicarse respecto de ellas, su obligatoria adopción por parte de todos los jueces de esta jurisdicción.

En síntesis, no hubo desconocimiento de normas de rango superior, ni violación alguna al principio de la legalidad por parte de la DIAN, al aplicar las normas

Rad. 13001-33-33-008-2017-00150-01

correspondientes al régimen de importación en este caso, por lo que, la Sala comparte las conclusiones a las que arribó el A quo en este aspecto.

5.5.2.2. ¿Era aplicable la Ley 17 de 1991, aprobatoria del convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, sobre la carga no descargada en el puerto de destino previsto?

La sociedad demandante insiste en que, la DIAN debió aplicar al presente asunto la norma prevista en la Ley 17 de 1991, según la cual, cuando por error, o cualquier otra razón válida se descarga toda o parte de la carga en un puerto que no sea el previsto, las autoridades públicas facilitarán la reexpedición a su destino.

En aras de determinar si la anterior disposición resulta aplicable, debe advertirse que el convenio internacional que aprueba esta ley contiene "normas" y "prácticas recomendadas" sobre los trámites, documentos y formalidades que se deberían aplicar a la llegada, estancia en puerto y salida de los buques, las tripulaciones, los pasajeros, los equipajes y la carga. De igual manera, define las normas como medidas acordadas internacionalmente que se juzgan necesarias y practicables para facilitar el tráfico marítimo internacional; y las prácticas recomendadas como las medidas cuya aplicación por los Gobiernos Contratantes se estima "deseable" para facilitar el tráfico marítimo internacional¹⁸.

Aunque es cierto que la citada disposición contiene prácticas para facilitar el tráfico marítimo internacional, ello no implica que en su aplicación se desconozca la normativa aduanera nacional, especialmente, si se tiene en cuenta que la norma hace referencia a aquellas situaciones que se presentan por error, imprevistos o cualquier otra razón válida se descarga la mercancía en un puerto que no sea el previsto.

En este punto, la Sala considera que el asunto de marras no encuadra en el supuesto de la norma, toda vez que, de acuerdo con lo consignado en el documento de transporte expedido por la misma sociedad demandante, el contenedor debía ser descargado en el puerto de Cartagena, es decir, el descargue de la mercancía no ocurrió como consecuencia de un error, un imprevisto o una situación desconocida por Seaboard, como reiteradamente se afirma en la demanda y en el recurso de apelación. Por lo tanto, se trata simplemente de afirmaciones que no fueron debidamente acreditadas por la parte demandante.

En ese orden, es dable concluir que no era aplicable en este caso la Ley 17 de 1991, como lo plantea la demandante, por no tratarse de mercancía descargada por error en el puerto de Cartagena.

¹⁸ [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-\(FAL\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-(FAL).aspx)

Rad. 13001-33-33-008-2017-00150-01

5.5.2.3. ¿Resultó acertada la condena en costas impuesta a la parte demandante en la sentencia de primera instancia?

La parte demandante cuestiona que en la sentencia de primera instancia se le haya condenado en costas, por considerar que no se trató de una actuación temeraria, y, por el contrario, sus pretensiones fueron debidamente fundamentadas.

Al respecto, la Sala advierte que se está frente a un proceso declarativo iniciado bajo la vigencia de la Ley 1437 del 2011, por lo tanto, le resultan aplicable en su integridad las disposiciones que respecto a la condena en costas prevé dicho estatuto. El artículo 188 de este código prevé que *"Salvo en los procesos en que se ventile un interés público, la sentencia dispondrá sobre la condena en costas, cuya liquidación y ejecución se regirán por las normas del Código de Procedimiento Civil"*. A su vez, el artículo 365 del Código General del Proceso señala que se condenará en costas a la parte vencida en el proceso, o a quien se le resuelva desfavorablemente el recurso de apelación.

En ese sentido, al resultar la parte demandante vencida en la primera instancia por haberle sido adversa la sentencia, era procedente la imposición de la condena en costas siguiendo el criterio objetivo adoptado por el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, correspondiéndole en consecuencia, cubrir los gastos que aparezcan acreditados en el proceso como efectivamente sufragados por la parte favorecida con el fallo. Lo anterior, sin que sea necesario entrar a examinar la conducta procesal de la parte vencida, es decir, si esta actuó de buena o mala fe, con o sin temeridad o simplemente defendiéndose con los mecanismos legalmente dispuestos para proteger sus derechos.

Por las anteriores razones, se confirmará la sentencia de primera instancia.

6. Condena en costas en segunda instancia

El artículo 188 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo señala, que *"Salvo en los procesos en que se ventile un interés público, la sentencia dispondrá sobre la condena en costas, cuya liquidación y ejecución se regirán por las normas del Código de Procedimiento Civil"*. A su vez, el artículo 365 del Código General del Proceso señala que se condenará en costas a la parte vencida en el proceso, o a quien se le resuelva desfavorablemente el recurso de apelación.

En los términos de los citados artículos, se condenará en costas de segunda instancia a la parte demandante, debido a que el recurso de apelación le resultó desfavorable.



Rad. 13001-33-33-008-2017-00150-01

En mérito de lo expuesto, el Tribunal Administrativo de Bolívar administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley,

VI.- FALLA

PRIMERO: Confirmar la sentencia de primera instancia por las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

SEGUNDO: Condenar a la parte demandante al pago de costas procesales en segunda instancia, según lo dispuesto en los artículos 365 y 366 del C.G.P., la cuales serán liquidadas de manera concentrada por el juez de primera instancia.

TERCERO: Ejecutoriada esta providencia, remítase el expediente al juzgado de origen.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Constancia: el proyecto de esta providencia fue estudiado y decidido en sesión virtual de la fecha.

LOS MAGISTRADOS

OSCAR IVÁN CASTAÑEDA DAZA

JOSÉ RAFAEL GUERRERO LEAL
MOISÉS DE JESÚS RODRÍGUEZ PÉREZ
Magistrado

Medio de control	Nulidad y restablecimiento del derecho
Radicado	13001-33-33-008-2017-00150-01
Demandante	Seaboard de Colombia S.A.
Demandado	DIAN
Magistrado Ponente	Oscar Iván Castañeda Daza