

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA DE OCCIDENTE
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS



TRABAJO DE GRADO
DISEÑO DE UN PROCESO DE IMPORTACIÓN DE MERCADERÍAS PARA LA
EMPRESA FASHION YEKORA, S.A. DE C.V. EN LA CIUDAD DE SANTA ANA

PARA OPTAR AL GRADO DE
LICENCIADA EN CONTADURÍA PÚBLICA

PRESENTADO POR
ROXANA JEANMILLETTE BAÑOS DE SALGUERO
DANIELA HAYDEE TEJADA VARGAS

DOCENTE ASESOR
LICENCIADO JOSÉ ANTONIO MENA AVILA

SEPTIEMBRE, 2021

SANTA ANA, EL SALVADOR, CENTROAMÉRICA

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
AUTORIDADES



M.Sc. ROGER ARMANDO ARIAS ALVARADO
RECTOR

DR. RAÚL ERNESTO AZCÚNAGA LÓPEZ
VICERRECTOR ACADÉMICO

ING. JUAN ROSA QUINTANILLA QUINTANILLA
VICERRECTOR ADMINISTRATIVO

ING. FRANCISCO ANTONIO ALARCÓN SANDOVAL
SECRETARIO GENERAL

LICDO. LUIS ANTONIO MEJÍA LIPE
DEFENSOR DE LOS DERECHOS UNIVERSITARIOS

LICDO. RAFAEL HUMBERTO PEÑA MARÍN
FISCAL GENERAL

FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA DE OCCIDENTE
AUTORIDADES



M. Ed. ROBERTO CARLOS SIGÜENZA CAMPOS
DECANO

M. Ed. RINA CLARIBEL BOLAÑOS DE ZOMETA
VICEDECANA

LICDO. JAIME ERNESTO SERMEÑO DE LA PEÑA
SECRETARIO

M.Sc. WALDEMAR SANDOVAL
JEFE DEL DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, quiero agradecer a mi tutor José Antonio Mena Avilés, quien con sus conocimientos y apoyó nos guio a través de cada una de las etapas de este proyecto para alcanzar los resultados que buscaba. También quiero agradecer a Fashion Yekora por brindarme todos los recursos y herramientas que fueron necesarios para llevar a cabo el proceso de investigación. No hubiese podido arribar a estos resultados de no haber sido por su incondicional ayuda.

Por último, agradezco a nuestros compañeros y a mi familia, por apoyarme aun cuando mis ánimos decaían. En especial, hacer mención a mis padres, que siempre estuvieron ahí para darme palabras de apoyo y un abrazo reconfortante para renovar energías.

Roxana Jeanmilette Baños de Salguero.

Primeramente agradezco a Dios por brindarme de su grandísima sabiduría y fuerzas para lograr llegar a esta etapa de mi vida en la cual confío en él que será uno de muchos triunfos que tiene preparado para mí, agradezco a mi madre Claudia Vargas que ha sido, es y será siendo uno de mi más grande apoyo incondicional en mi vida después de Dios mi roca fuerte esto es por ti mamita, a mi padre que siempre me ha apoyado, mi hermano que en todo este tiempo que he estudiado ha sido mi valioso apoyo incondicional gracias por tu paciencia para conmigo, agradezco a mi novio por ayudarme siempre en todo lo que he necesitado, agradezco a Jeanmilette Baños por ser una buena y solidaria compañera, agradezco a mis jefas de mi lugar de trabajo ya que siempre me dieron ese apoyo que tanto necesite en mis estudios, a mis compañeros/as que tuve el placer de tener durante la carrera que fueron muy solidarios conmigo cuando necesitaba de sus explicaciones que Dios los bendiga a cada uno de ellos y así agradezco a Licdo. José Mena por este gran apoyo que me brindo en este proyecto, y a todos los licenciados que tuve el honor de conocerlo y aprender mucho de ellos durante la carrera.

Daniela Haydee Tejada Vargas.

INDICE

RESUMEN	viii
INTRODUCCIÓN	ix
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	10
1.1. Enunciado del problema	11
1.2. Justificación	11
1.3. Objetivos del trabajo de grado	12
1.3.1. Objetivo general	12
1.3.2. Objetivos específicos	12
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	13
2.1. Antecedentes	14
2.1.1. Orígenes de la empresa	14
2.1.2. Descripción de la empresa	15
2.1.3. Producción de la empresa	15
2.2. Generalidades del servicio aduanero	16
2.2.1. Importación de mercancías	22
2.2.2. Recepción del medio de transporte y mercancías	23
2.2.3. Recepción de los documentos	26
2.2.4. Orígenes del proceso logístico	29
2.2.5. Logística de compras	30
2.2.6. Almacenaje de inventarios	31
2.2.7. Logística de transporte	33
2.3. Reducción de costos y gastos	34
2.3.1. Control de contratos con proveedores	35
2.3.2. Costo de transporte, inventarios y gestión	36
2.3.3. Costo del inventario	36
2.3.4. Costo de gestión	36
2.4. Cadena de suministros	36
2.4.1. Objetivo de la cadena de suministro	37
2.4.2. Fases de decisión en una cadena de suministro	37
2.4.3. Enfoque de los procesos de un cadena de suministro	39
2.5. Marco legal	48

2.5.1.	Legislación aduanera	48
2.5.2.	Ley de simplificación aduanera.....	48
2.5.3.	Ley especial para sancionar infracciones	49
2.5.4.	Ley de registro de importadores	49
2.5.5.	Código tributario	49
2.5.6.	Ley de impuesto a la transferencia de bienes muebles y a la prestación de servicios.....	50
2.5.7.	Ley de impuesto sobre la renta.....	51
2.5.8.	Tratados de libre comercio	51
2.5.9.	Clasificación arancelaria.....	52
2.5.10.	Valoración aduanera	54
2.5.11.	Ley orgánica de la dirección general de aduanas	55
2.5.12.	Ley de registro de importadores	56
2.5.13.	Ley de zonas francas.....	56
2.5.14.	Ley de almacenaje	57
2.5.15.	Regulación para importar productos animales y vegetales.....	58
2.5.16.	Ley del régimen aduanero sobre tiendas libres.....	58
2.6.	Marco técnico	59
2.6.1.	Tratamiento aduanal	59
2.6.2.	Actos previos a la importación.....	59
2.6.3.	Documentación previa a la importación.....	61
2.6.4.	Operaciones previas ante aduanas	62
2.6.5.	Recepción del medio de transporte y mercancía	79
2.6.6.	Términos de compras.....	80
2.6.7.	Definición y categoría de incoterms 2020.....	81
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO		85
3.1.	Método de investigación	86
3.1.1.	Método cualitativo.....	86
3.1.2.	Unidades de análisis u observación	86
3.1.3.	Recolección de datos	87
CAPITULO IV: ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS		88
4.1.	Datos generales de Fashion Yekora, S.A. de C.V.	89
4.2.	Cuestionario de preguntas a Fashion Yekora, S.A. de C.V.	89
CAPÍTULO V: PROPUESTAS PARA EL DESARROLLO DEL PROCESO DE IMPORTACIÓN EN FASHION YEKORA, S.A. DE C.V.....		93

5.1.	Aprovechamiento de los TLC's	94
5.2.	Determinación del régimen de origen para las mercancías importadas.....	94
5.2.1.	Normas o reglas de origen	95
5.3.	Declaración Única Centroamericana (DUCA)	99
5.4.	Revisión de los términos de compra (INCOTERMS)	101
5.5.	Capacitación de proceso de importación con agente aduanales	103
5.6.	Determinación de la correcta clasificación arancelaria de los productos	105
5.6.1.	Procedimientos para la clasificación de mercancías.....	106
5.6.2.	Determinación de la clasificación arancelaria para Yekora S.A. de C.V.....	108
5.7.	Registro contable de las operaciones de una importación	129
5.8.	Evaluación para la contratación de una empresa transportista	130
5.9.	Seguros contra riesgo de pérdida u otros problemas referentes a la mercancía.....	132
5.10.	Delegación de funciones	136
5.11.	Evaluación integral del proceso de importación	140
5.12.	Diseño del proceso de importación para el propietario y la empresa Fashion Yekora, S.A. DE C.V.	145
	CAPÍTULO VI: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	147
6.1.	CONCLUSIONES	148
6.2.	RECOMENDACIONES.....	149
	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	150
	ANEXOS	189

RESUMEN

En esta investigación se dan a conocer los pasos que debe seguir el fundador y propietario de Fashion Yekora, S.A. de C.V. Abel Nazario Oxlay Matul con respecto al proceso de importación que debe ejecutar desde que se inicia la búsqueda de proveedor, cotización de productos hasta que la mercadería llega a la bodega de la entidad. Para ello se ha investigado los trámites legales en las instituciones correspondientes, así como realiza la llenura de la declaración de mercancías y que productos se benefician de barreras arancelarias con los TLC's. esto con el beneficio que el propietario junto con los colaboradores de la empresa cumplan con la dicotomía básica de las empresas (minimizar costos – aumentar las ganancias).

INTRODUCCIÓN

El Trabajo de Graduación que se pretende realizar tendrá como título: DISEÑO DE UN PROCESO DE IMPORTACIÓN DE MERCADERÍAS PARA LA EMPRESA FASHION YEKORA, S.A. DE C.V. EN LA CIUDAD DE SANTA ANA.

En años recientes El Salvador se ha ido posicionando así mismo como un nuevo y atractivo destino para inversionistas extranjeros interesados en realizar negociaciones comerciales. Determinado a no quedarse atrás, el pequeño país de Centroamérica ha ido tranquilamente abriendo sus puertas al comercio extranjero, contribuyendo significativamente a su economía emergente.

En este proyecto se mostrará algunas de las ventajas de invertir en El Salvador específicamente en importación, así como las importantes consideraciones legales y de impuestos que se debe tener en cuenta para invertir en el país.

En el capítulo 1 se delimita el planteamiento del problema donde no solo se aborda la necesidad de proponer una serie de pasos para el proceso de importación de mercaderías ya que “Fashion Yekora”, es una pyme dedicada a la compra y venta, y confección de ropa. Dedicándose a la importación de materia prima para la confección de ropa, y productos ya terminados.

El capítulo 2 se realiza una recopilación de información sobre los fundamentos teóricos que sustenten el proceso de la empresa en la adquisición de mercancías, el cual se dedica a importar su materia prima y sus productos terminados directamente desde Guatemala. Realizando sus importaciones por medios terrestres. Realizando declaraciones de mercancías, entre otros procesos.

En virtud del capítulo 3 se presenta la metodología que sustenta esta investigación con el objeto de establecer la población y muestra objeto de estudio para la investigación, así como también el tamaño de la muestra y las técnicas que se usara para la tan importante fase de la recolección de datos sin dejar fuera los instrumentos de recolección de los mismos y el procedimiento que se dará a la información una vez cuente con ella.

En el capítulo 4 presentamos nuestras propuestas para el propietario Abel Nazario Oxlaj Matul y la empresa Fashion Yekora, S.A. de C.V. en el municipio de Ahuachapán donde a la vez se le propone un esquema para seguir sus procesos de importación de mercaderías.

CAPÍTULO I:
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Enunciado del problema

Actualmente en El Salvador se percibe a lo largo de estos años un aumento en las importaciones y las PYMES no son la excepción en la idea de comprar en mercados internacionales para poder disminuir costos en sus productos y maximizar sus ganancias. Uno de los más grande retos para las PYMES es mantener óptimas sus cadenas de suministros para no comprar mercadería en un mercado demasiado especulativo en tiempos de escasez y al mismo tiempo no perder competitividad en el mercado nacional.

En el país hay poca asesoría por medio de los gremios y el gobierno para apoyar a las empresas en los mecanismos adecuados para poder importar, tómense en cuenta que hay ciertos productos que por partidas arancelarias tienen ciertos permisos de importación y dichos empresarios se dan cuenta hasta que tiene dichos productos en tránsito o ya en aduanas, por mencionar algunas.

Dichos permisos se obtienen de otras instituciones tales como Ministerio de Defensa, Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, Dirección Nacional de Medicamentos, Ministerio de Agricultura y Ganadería, etc. y estos pueden tomar varios días en procesarse, mientras tanto, las mercancías continúan varadas en las aduanas de entrada esperando a ser liberadas.

Las empresas tienen un gran reto para poder importar mercancías y que estas no se tarden mucho en el proceso de despacho aduanero. Lo que se pretende con esta investigación es ayudar a la empresa “Fashion Yekora” a buscar los mejores mecanismos en el proceso de importación a través de las normativas ya existentes para que estos puedan mantener una red óptima de inventario y que sus costos tengan una reducción o se mantenga igual.

Es por esta razón que es necesario que la empresa necesite conocer las nuevas legislaciones, políticas y normativas que rigen al sistema aduanero actual, así como la integración de El Salvador a la Unión Aduanera Centroamericana y los cambios que conlleva.

1.2. Justificación

A causa de todos los cambios que surgen con el paso del tiempo como la globalización del comercio, la creación de tratados internacionales de libre comercio y convenios para reducir las barreras arancelarias y dinamizar la económica de los países, es necesario que la gerencia

de compras o la personas encargada de negociar o tramitar la mercadería de esta empresa, conozcan y posean las actualizaciones necesarias en las áreas de aplicación relacionadas con el comercio exterior.

Es por eso que nace la necesidad que la empresa tenga a su disposición información que le permita conocer los procedimientos que deben ser realizados por ellos ante la dirección general de aduanas.

La investigación del tema: “Diseño de un proceso de importación de mercaderías para la empresa Fashion Yekora, S.A. de C.V. en la ciudad de Santa Ana” reviste importancia por la necesidad que existe de mejorar el procedimiento de importación que se realiza en la empresa. Dicho lo anterior se considera importante investigar y entrar más a fondo sobre materia aduanera y así colaborar a la empresa “Fashion Yekora” a buscar los mejores mecanismos en sus procesos de importaciones, para que estos puedan estimular el proceso productivo del sector a que se dedica la empresa.

1.3. Objetivos del trabajo de grado

Con la realización del trabajo se pretender conseguir los siguientes objetivos:

1.3.1. Objetivo general

Realizar un diseño sobre el proceso de modelo de importación de mercaderías de acuerdo a las necesidades de la empresa Fashion Yekora, S.A. de C.V. en la ciudad de Santa Ana.

1.3.2. Objetivos específicos

Desarrollar un diseño más eficiente para el transporte de las importaciones desde Guatemala.

Determinar si las mercancías cumplen requisitos de origen y aplicar a beneficios fiscales por TLC's.

- Evaluar alternativas de agentes aduaneros que sean más competitivos.
- Sugerir cambios en los procesos que se realicen para suprimir actividades innecesarias.
- Detectar los aspectos que deben ser evaluados en los procesos de importación.
- Detectar los puntos claves que deben ser evaluados en los procesos de importación para tener mayor eficiencia y eficacia al momento de realizar dicho proceso.

CAPÍTULO II:

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes

2.1.1. Orígenes de la empresa

“FASHION YEKORA” es una empresa que nace hace 4 años, En la colonia santa María 2, calle principal n°8 Ahuachapán, Ahuachapán. Como recomendación de unos parientes y amigos del propietario, que ya se habían establecido en El Salvador. Ellos habían observado que la fabricación de ropa en El Salvador era muy rentable, donde unas pocas empresas están establecidas en Ahuachapán, es donde nace la idea de establecer esta empresa en El Salvador. Todo inicio con la idea de pequeño de un negocio familiar que se denominaría bajo el nombre comercial de “FASHION YEKORA” dentro del comercio de país amigo de GUATEMALA, Como todo emprendimiento se empezó de cero, sin clientes, sin inventarios y experiencia en ventas, solo con el entusiasmo de vender y hacer crecer el negocio. Inmediatamente se decide incursionar en el mercado salvadoreño, la elaboración y de prendas manufacturadas y prendas adquiridas en su punto final ya siendo productos terminados, en cambio su propietario se dedicó a la promoción y venta de ropa al inicio en cada taller de la ciudad de Ahuachapán y posteriormente hasta levantar un taller propio que le dio trabajo a muchas familias salvadoreñas. El modo de ventas que se empleó en este periodo fue mayormente por encargo, llevando el producto de local a local hasta que se pudo abrir una sala de venta contigua al taller.

Para el año 2018, con la idea de crecer y seguir atendiendo de una mejor manera a sus clientes la empresa comenzó a traer producto terminado desde el país de origen del fundador, el cual es Guatemala, sin dejar de producir en El Salvador, haciendo con esto que el producto siempre fuera accesible para los clientes, y seguir generando trabajo a las familias salvadoreñas.

Para el año 2019 la empresa comienza a abastecer y a ofrecer sus servicios a la mayoría empresas para poder diseñar uniformes y cualquier prenda de vestir que necesitarán para todas las marcas y colores entre sus clientes cuenta con LLADOSA S.A. DE C.V.

Fue aquí donde los socios de FASHION YEKORA se dieron cuenta que era tiempo de salir y ofrecer sus productos en otros departamentos y así distribuir y fabricar a gran escala.

En el 2020 la empresa adquirió un nuevo terreno e inmediatamente se procedió a su construcción, la cual albergaría las nuevas instalaciones de los talleres para producir a gran escala. Esto debido a que la empresa iba creciendo y era necesaria su organización.

2.1.2. Descripción de la empresa

Fashion Yekora es una empresa originariamente guatemalteca, dedicada a la compra-venta de otros productos no clasificados, venta de ropa y confeccionamiento de esta (uniformes escolares, bordados, uniformes de trabajos. Uniformes deportivos).

Con más de 25 años de experiencia en el mercado, Fashion Yekora ha orientado esfuerzos en suministrar a sus clientes, productos de alta calidad y que cumplan con las más estrictas certificaciones a nivel mundial.

Misión:

“Fashion Yekora” es una empresa comprometida en brindar servicios de calidad a nuestros clientes, con una amplia experiencia en fabricación, comercialización e importación de productos y servicios de valor agregado para el mercado textil en la Región Occidental.

Visión:

Ser una empresa reconocida a nivel nacional, por su calidad, servicio y atención en el mercado de venta y confección de ropa, creando relaciones comerciales permanentes con nuestros clientes, como fruto de la satisfacción en el servicio y producto brindado.

Marco legal de la empresa

Fashion Yekora es una persona natural que se encuentra inscrito en el registro de comercio bajo el número: **200906596820 219 41 42**

Actividad económica de la empresa

Venta de Otros Productos No Clasificados Previamente, fabricación y venta de ropa y otros productos no clasificados previamente.

Información tributaria de la empresa

Categoría: Pequeño Contribuyente

2.1.3. Producción de la empresa

La empresa actualmente posee en sus inventarios de \$132,000.00 esto está compuesto por prendas de vestir ya fabricadas por Fashion Yekora que sería 45% del inventario y el otro 55% es producto terminado que se importa directamente de Guatemala.

Proyectos actuales

Actualmente cuentan con dos proyectos en planificación todavía que es la construcción de un segundo taller (a una cuadra de casa matriz) para poder aumentar la productividad de la empresa y generar más puestos laborales para la población de Ahuachapán. Y el segundo es aumentar la posición de la empresa con respecto a la venta de uniformes escolares a colegios privados.

2.2. Generalidades del servicio aduanero

Antecedentes Históricos de Aduanas

Dentro de la historia se puede observar que el comercio exterior ha sido muy importante para el desarrollo de las comunidades este proceso fue iniciado desde la creación de los impuestos coloniales y se fundamental para poder satisfacer las necesidades que una población posee, y solo eso, el comercio también ayuda a que las poblaciones puedan compartir dentro de los aspectos sociales, y de esta manera compartir cada uno de los rasgos que las culturas poseen. Desde el inicio de comercio las poblaciones intercambian ciertos bienes por medio del trueque que les permitían acceder a bienes que no poseían dentro del sitio donde vivían con el fin de obtener más riqueza.

Antecedentes históricos de servicios de aduanas

Raíces etimológicas del vocablo “aduana”. Teniendo en cuenta, que las palabras tal como son actualmente, tienen un origen en vocablos primitivos de la lengua, y para el caso de “aduana”, de acuerdo con el diccionario de la Real Academia Española, en su décima novena edición, deriva del árabe “ad-divoana” que significa “el registro”. Hay quienes afirman que se origina del italiano “duxana” porque en Venecia las mercaderías pagaban un impuesto de entrada que pertenecía al “Dux”. Otros opinan que deriva de “douana” o “dovana”, que significa “derecho”. Sin embargo, cualquiera que sea su significado etimológico, “aduana” se utiliza para designar las dependencias gubernamentales que intervienen en el tráfico internacional de las mercaderías que se importan o exportan y que se encargan de cobrar los impuestos que las gravan. En este concepto debe aclararse que las aduanas intervienen también en el cabotaje, aunque en esta operación no exista tráfico internacional; pero es también función de las aduanas cuidar que las mercaderías de cabotaje que lleguen a otro puerto nacional sean las mismas que se embarcaron.

Independientemente de las implicaciones económicas del Comercio Internacional, puede decirse que su intensificación y su regulación son los antecedentes de los servicios aduaneros, considerados éstos ya sea como medio de incrementar los ingresos fiscales a través de los impuestos a la importación y a la exportación, o bien como instrumento para implementar cualquier medida económica de tipo proteccionista que se adopte.

Evolución del Concepto de Aduanas

En las primitivas organizaciones sociales se encuentran ya los impuestos (directos), tanto en su forma personal, como en el servicio militar, tanto en su forma real (parte del botín que se adjudica al jefe de la tribu). Posteriormente aparecen los tributos en especie, como la capitación, y los tributos sobre los rendimientos de la agricultura y de la ganadería (diezmos). Mucho después, cuando crecen las necesidades del Estado, el impuesto adopta la forma indirecta. Entre otros impuestos indirectos, el de aduana parece haber sido conocido en la India, así como en Persia y Egipto. En Grecia existieron, junto con el de capitación (sobre los extranjeros), el de consumo, sobre las ventas.

Antecedentes en Imperio Romano

Como se sabe que el imperio Romano, siendo uno de las más vastas y organizadas de la antigüedad, no es de extrañar que parte de su progreso se debió a un sistema organizado de recolección de impuestos, bajo normas aplicadas preestablecidas, y en el caso del impuesto de aduanas parece haber sido establecido por Anco Marcio (641 a.C.-617 a.C), con ocasión de la conquista del Puerto de Ostia. Se dice que por haber sido un puerto donde primero se estableció el impuesto, recibió el nombre de “portorium”, aunque en esta denominación se comprendieron varios otros impuestos, como el de peaje. Al principio de la época imperial, el portorium era arrendado en pública subasta por períodos de cinco años y a un tanto alzado. Más adelante se varió el sistema, encomendándose la cobranza a uno o varios funcionarios imperiales, que debían rendir cuenta de sus gestiones y que percibían un porcentaje de las sumas que ingresaban en el Tesoro. Finalmente se llegó al sistema de percepción directa por el Estado. El impuesto de aduana en roma se extendía tanto a la importación como a la exportación, consecuencia del carácter absolutamente rentístico o fiscal que el impuesto tenía en ese entonces y que, con pequeñas excepciones, siguió teniendo validez hasta el siglo XVII, durante el cual se constituyeron los grandes estados modernos y aparecieron las primeras doctrinas económicas de política nacionalista.

Antecedentes de Aduanas en la Edad Media

En la edad media, época comprendida alrededor del siglo IV al siglo XV, tenía más claro conceptos económicos, sin embargo, no tuvo mayor desarrollo sobre definiciones de aplicación de impuestos, ni sobre su control, captación y administración, y más bien se vuelve a los impuestos personales (directos), aunque no existiendo en sus principios Hacienda Pública, ni verdaderos impuestos, ya que los señores feudales imponían a sus vasallos capitaciones e impuestos territoriales y cobraban ciertos derechos por la circulación de las personas y de las cosas (peaje, portaje, puntazgo, barcaje)y sobre las transmisiones de la propiedad y las sucesiones. El rey vivía de su patrimonio y del derecho que le asistía para que todos contribuyeran a sus necesidades; pero no existían principios, bases, ni sistemas tributarios. Hay que saltar a las Repúblicas Italianas de los siglos XII y XIII para encontrar verdaderos impuestos generales: algunos directos como los que gravan el capital o la fortuna y otros indirectos como el de Aduana. Este último principia a extenderse junto con el desarrollo del comercio, principalmente marítimo, en dicha época.

También se puede encontrar el impuesto de aduanas en Inglaterra, donde según Mc Culloch (economista inglés del siglo XIX, discípulo de Ricardo) estaba establecido desde antes que en las Repúblicas Italianas. Pero mientras éstas, y en especial Venecia, establecieron el impuesto de aduana sobre bases restrictivas para proteger su industria y su comercio, Inglaterra lo había establecido sobre bases de carácter puramente financiero, política que modificó un tanto hasta el siglo XVII.

Periodos Modernos y Contemporáneo

Para empezar de lo más cercano a la actualidad, comenzó hasta el siglo XVII, donde los derechos de aduana, tanto exteriores como interiores, tuvieron por regla general, un carácter puramente fiscal o rentístico. La idea proteccionista, que aparece poco después de la constitución de los grandes Estados Modernos, como un medio destinado a aumentar la riqueza y el poder de un país, se devuelve en los principios que inspiraron la política de Cromwell en Inglaterra, y Colbert en Francia, tendientes a asegurar el desarrollo de la industria nacional, protegiéndola contra la concurrencia extranjera. Luego, del proteccionismo Industrial de Colbert nacen, aunque de manera imperfecta, los sistemas aduaneros modernos,

obedeciendo a una idea económica determinada y adquieren gran importancia los regímenes suspensivos de derecho de aduana, hasta alcanzar el gran desarrollo de hoy día, siendo la base más cercana o parecido a lo actual.

A fines del siglo XVIII y principios del XIX, los países europeos concluyen por abolir las aduanas interiores (Francia en 1790 y Alemania en 1819 con la unión aduanera entre sus diversos estados). En cuanto a los impuestos de aduana, sigue la historia aduanera de Europa en la que prevalecen, alternativamente, las ideas librecambista y proteccionista, hasta llegar al siglo actual y al año 1935 en el cual no queda ningún estado de importancia como librecambista. El último país que dejó de serlo fue Inglaterra con su arancel de 1932 que gravó los productos importados con derechos del 10% al 30%. De este modo se acentúa la intervención del Estado siguiendo sin duda la línea general evolutiva que tiende a limitar el campo de lo individual en beneficio de lo colectivo. El incremento de esta intervención se ha asegurado a través de las diversas modalidades de la tributación aduanera, hasta llegar a nuestros días con la aplicación de tratados bilaterales o multilaterales de libre comercio como el Tratado de Libre Comercio (TLC), siendo un tratado para disminuir o condonar algunos impuestos aduanales entre Estados Unidos, los países de América Central y los del Caribe; así como otras modalidades aduanales como los sistemas de cuotas de importación y exportación, los sistemas de preferencias y reciprocidad, la aplicación de incentivos fiscales entre los que invariablemente se incluye la exención de impuestos de aduana, y otras disposiciones y modalidades que han colocado a las cuestiones aduaneras en un primer plano de importancia y actualidad, tanto en el interior de cada país por los intereses económicos que implica, como en el exterior, en donde dichos intereses se encuentran en abierta lucha y contradicción con los de otros países, a fin de preservar un progreso económico estable y a un ritmo acelerado.

Aduanas en la historia de Centroamérica

Centroamérica, como un territorio del virreinato del Guatemala, bajo el dominio español, el cual, no tenía definido un sistema aduanero, ya que no había necesidad del intercambio comercial a nivel internacional. Sin embargo, al proclamarse la independencia de las provincias de Centroamérica, se estableció libertad de comercio con todos aquellos países que no se opusieron a la causa de la independencia. Dicha disposición fue tomada por la junta provisional consultiva el 17 de noviembre de 1821, lo cual trajo como consecuencia una reacción en la vida económica de la nación, pues el comercio sometido con anterioridad a

barreras empezó a tomar auge. Hubo comercio absoluto, pues el tráfico de metales preciosos, oro y plata quedaron fuera del sistema, y fue hasta el arancel de 1873 que se dejó libre la exportación de ambos metales. Si bien en 1821 Centroamérica obtiene su independencia de España, en 1822 se anexó al imperio mexicano y posteriormente en 1823 se organizó la República Federal, que a pesar de la ideología de los fundadores mantuvo el tradicional impuesto del 2% sobre el tránsito interno de mercaderías denominado “Alcabala interior” quedando la Renta de aduana “Alcabala Marítima”, que consistía en el derecho de introducción de pólvora, correo y tabaco como un ingreso del gobierno federal. Durante los primeros años de vida independiente de Centro América, en materia de aduanas rigió el Arancel Provisional aprobada por la Junta consultiva de Guatemala el 13 de febrero de 1821, donde se designaron los derechos de importación, exportación y los de Alcabala interior. La producción del añil en mayor escala en El Salvador y Nicaragua constituía el rubro de exportación más importante. (Leticia Jezabel Lopez Mora, 2019)

Servicio aduanero a nivel regional

Breve Historia del Servicio Aduanero en El Salvador

Adentrando al desarrollo del sistema aduanal en El Salvador, es de describirse un proceso de establecimientos de instituciones y funciones, desde sus raíces. Y es así como la historia describe y demuestra que la evolución del servicio de Aduanas en El Salvador ha estado íntimamente ligada a la forma en que ha evolucionado nuestra economía, dependiendo en cierta medida de la tendencia económica predominante, ya sea ésta libre cambista o proteccionista. En efecto, la Organización del servicio de aduanas está determinada hasta cierto punto por la clase de actividades que está llamado a realizar; y éstas a su vez se determinan, en gran parte, en función de los objetivos que se persiguen con los impuestos al Comercio Exterior y en función también de la forma en que se aplican dichos impuestos. Así se tiene una primera etapa en la actividad económica que se extiende hasta la década de los años 50'. Durante esta etapa las actividades del comercio Exterior, y por consiguiente las funciones aduaneras, están sujetas a la influencia predominante de los principios del liberalismo económico, sistema económico basado en un poder adquisitivo y acumulación de riquezas, siendo una ideología de auge en la mayoría de los países. Bajo esta influencia, los impuestos de aduana persiguen fines casi exclusivamente rentísticos y se convierten en una de las más importantes, o mejor dicho la más importante, entre las fuentes de recursos del estado,

obteniendo recursos con los que ha de cubrir necesidades internas, de inversión para el desarrollo. La Dirección General de Aduanas (DGA), fue creada mediante Decreto Legislativo N° 43 de fecha 7 de mayo de 1936, publicado en el Diario Oficial N° 104 Tomo 120 del mismo mes y año, como dependencia especializada del Ministerio de Hacienda, para garantizar el cumplimiento de leyes y reglamentos que regulan el tráfico internacional de mercancías, bajo la responsabilidad de un jefe denominado Director General de Aduanas.

La estructura orgánica funcional de la Dirección General de Aduanas, se estableció con el Reglamento Orgánico Funcional, que se dictó mediante Decreto Ejecutivo No. 44, de fecha 18 de mayo de 1994, publicado en el Diario Oficial No. 108, Tomo 323, del 10 de junio de ese mismo año. Dicho Reglamento fue modificado, por medio del Decreto Ejecutivo No. 114, de fecha 12 de octubre de 1998.

Lo anterior es con la finalidad de permitir a la Institución readecuar su estructura orgánica funcional integrada por tres niveles: Directivo, Ejecutivo y Operativo, considerando las exigencias internacionales en materia aduanera, de comercio exterior y de sistemas de aseguramiento de la calidad en el servicio, respondiendo a la dinámica acelerada que observa el comercio internacional con motivo de la globalización de las economías. A través del referido Reglamento, se faculta al Director General, para dictar las normas necesarias a efecto de desarrollar o reestructurar la organización interna de la Institución.

La evolución del servicio de Aduanas en El Salvador ha estado íntimamente ligada a la forma en que ha evolucionado nuestra economía, dependiendo en cierta medida de la tendencia económica predominante.

Una primera etapa en nuestra actividad económica se extiende hasta la década de los años 50's a 80's, en que las funciones de la Aduana persiguieron fines casi exclusivamente rentísticos y se convirtieron en una de las más importantes, o mejor dicho la más importante, entre las fuentes de recursos del Estado.

La Dirección General de la Renta de Aduanas, hoy llamada Dirección General de Aduanas (DGA), se creó por Decreto Legislativo N.º 43, el día 7 de mayo de 1936, publicado en el Diario Oficial N.º 104, Tomo 120, de ese mismo mes y año, constituyéndose en una dependencia del Ministerio de Hacienda y tiene la responsabilidad de garantizar el cumplimiento de leyes y reglamentos que regulan el tráfico internacional de mercancías. La estructura orgánica de la actual DGA, se estableció mediante el Reglamento Orgánico

Funcional, dictado mediante Decreto Ejecutivo No. 44, el 18 de mayo de 1994 y publicado en el Diario Oficial No. 108, Tomo 323, el 10 de junio de ese mismo año. Dicho Reglamento fue modificado, por Decreto Ejecutivo No. 114, el 12 de octubre de 1998. Asimismo, se regula mediante la nueva Ley Orgánica de Aduanas (2006). A través del Reglamento Orgánico Funcional, se faculta al Director General a dictar las normas necesarias, a efecto de desarrollar o reestructurar la organización interna de la Dirección General de Aduanas, con el fin de permitir a la Institución readecuar su estructura orgánica funcional, integrada por tres niveles: Directivo, Ejecutivo y Operativo.

Hoy en día la DGA, mantiene una constante modernización en sus sistemas, respondiendo a las exigencias internacionales en materia aduanera, de comercio exterior y de aseguramiento de la calidad en el servicio, así como a la dinámica acelerada del comercio internacional en el marco de la globalización de las economías en un ámbito de facilitación y transparencia con su usuarios directos e indirectos que deseen consultarle. La evolución del servicio de Aduanas en El Salvador, ha estado íntimamente ligada a la forma en que ha evolucionado la economía del país, dependiendo en cierta medida de la tendencia económica predominante. Es así que, a partir de los años 90, dio inicio la modernización de la Administración Tributaria Aduanera, respondiendo al proceso de globalización económica mundial. En ese ámbito se estableció en la DGA un sistema de calidad certificado que persigue la mejora continua de los servicios aduaneros. (Castillo, 2006).

2.2.1. Importación de mercancías

Definición

La importación de productos es un proceso mediante el cual un país compra mercancías de cualquier tipo a otro país, para ser utilizadas en el territorio nacional.

Cuando los ingresos de las mercancías procedentes del exterior son para su uso o consumo definitivo en el territorio aduanero, se le conoce como importación definitiva conforme lo dispuesto en la Legislación Aduanera. El régimen de importación definitiva estará condicionado al pago de los derechos e impuestos, cuando éstos procedan, y al cumplimiento de las obligaciones aduaneras no tributarias como la obtención y presentación de permisos, visas y autorizaciones emitidas por parte de las instituciones que ejercen control sobre el

ingreso de mercancías consideradas restringidas para su importación como por ejemplo, armas, químicos, medicamentos, verduras, etc.

En el trámite Aduanero, hay dos formas en que se puede realizar la declaración para importar las mercancías o pagar los impuestos que les corresponden: una es la Declaración de Oficio y otra es la Declaración Autodeterminada o transmitida.

El proceso de despacho se entiende como los pasos que tienen que cumplirse para que las mercancías sean liberadas del control aduanero.

Antes de iniciar con el proceso de importación debe de conocer cuáles son los actos previos que debe y que puede efectuar para iniciar su trámite.

El primer paso consiste en la presentación ante la Aduana del medio de transporte en el que se mueve la carga o las mercancías, ya el CAUCA señala en el artículo 61 que todo medio de transporte que cruce la frontera, será recibido por la Autoridad Aduanera competente.

Por lo anterior, al momento de arribar a las fronteras terrestres o puntos de ingreso como las Aduanas Marítimas o Aéreas lo primero que debe hacer es notificar a la Autoridad Aduanera.

2.2.2. Recepción del medio de transporte y mercancías

La administración o delegación de aduana, recibe físicamente el medio de transporte para efectuar la descarga y recepción de los bultos que han sido manifestados, según sea el caso y procede de acuerdo a la Aduana correspondiente. Por ejemplo:

a. ADUANAS MARITIMAS Y AEREAS:

Las mercancías serán recibidas a partir del manifiesto de carga y serán remitidas a las bodegas de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA).

b. ADUANAS TERRESTRES DE FRONTERA

Las mercancías son inspeccionadas, así como los datos y estado del medio de transporte, procediendo al ingreso del medio al recinto de la aduana. En el caso de las mercancías destinadas a un Depósito Temporal o Almacén General de Depósito (AGD), la Aduana Terrestre de Frontera le solicitará que presente la Carta de Aceptación emitida por el Depósito o Almacenadora. Por su parte, la Aduana Terrestre de Frontera, enviará la mercancía en Tránsito.

c. ADUANAS TERRESTRES DE SANTA ANA Y SAN BARTOLO:

Estas son consideradas como Aduanas de Acopio o Internas, en las cuales se inspeccionan físicamente los datos y estado del medio de transporte en conjunto con la Declaración de Tránsito, si todo está conforme se finaliza el tránsito en el Sistema Informático de Aduana y se autoriza el ingreso del medio de transporte al recinto.

d. DELEGACIONES DE ADUANAS DE DEPOSITOS TEMPORALES Y ALMACENES GENERALES DE DEPOSITOS:

Si procede de una Aduana Terrestre, Marítima o Aérea, se inspeccionan físicamente los datos y estado del medio de transporte en conjunto con la Declaración de Tránsito, si todo está conforme se finaliza el tránsito en el Sistema Informático de Aduana y se autoriza el ingreso del medio de transporte al recinto.

CON RESPECTO A LAS MERCANCÍAS

Posterior a la recepción del medio de transporte, se procede a la recepción de las mercancías que éste transporta; si en el resultado de la recepción de la mercancía se encontrare faltantes/sobrantes de mercancías, procederá de conformidad a lo siguiente:

El funcionario designado, dejará constancia de sus actuaciones y registros en el sistema informático (manifiesto electrónico) o en el documento de recepción de la carga o descarga (Manifiesto de Carga o Declaración de Tránsito), especialmente en lo relativo a la identificación, las cantidades de unidades de transporte, mercancías o bultos descargados, sus números de marchamo, sello o precinto, las diferencias de lo recibido en relación con el manifiesto de carga, así como la hora y fecha.

La Aduana o Delegación de Aduana, notificará al Transportista por medio de escrito (Acta de Recepción de Carga), el sobrante o faltante encontrado, otorgando un plazo máximo de quince días hábiles contados a partir del día siguiente de la finalización de la descarga, sea en el puerto de arribo o en otro lugar habilitado para la recepción de la carga o de la notificación del documento de recepción de la misma, en el que se hará constar la diferencia detectada. Todo lo anterior conforme lo establece el artículo 261 del RECAUCA.

Transcurrido dicho plazo, sin que se hubiere justificado las diferencias, se promoverán las acciones legales que corresponda iniciando el procedimiento administrativo sancionador. (Arts. 261 y 262 RECAUCA).

Para el caso del reconocimiento de los faltantes, la legislación aduanera establece las justificaciones que pueden ser presentadas o invocadas, señalando que únicamente aplicará en los siguientes casos:

- No fueron cargadas en el medio de transporte
- Fueron pérdidas o destruidas durante el viaje.
- Fueron descargadas por error en lugar distinto al manifestado.
- No fueron descargadas del medio de transporte.

Recibidas y aceptadas las justificaciones del faltante por la autoridad aduanera, ésta confirmará las cantidades recibidas para efectos del despacho aduanero.

Si no son aceptadas las justificaciones presentadas, la autoridad aduanera emitirá resolución razonada dentro de los tres días posteriores a la recepción de las justificaciones, en las que exponga las razones del rechazo, procediendo conforme lo establecido por la Ley Especial para Sancionar Infracciones Aduaneras.

Para el caso de los sobrantes, de igual manera, la legislación establece que deberá demostrar, según sea el caso:

- Que fueron descargadas por error o hicieron falta en otro puerto.
- Existan errores en la información transmitida, siempre que las mercancías sean de la misma clase y naturaleza a las manifestadas.

Recibidas y aceptadas las justificaciones por la autoridad aduanera, ésta confirmará las cantidades recibidas para efectos de ser agregados al manifiesto de carga.

Si las justificaciones presentadas no fueran aceptadas, la Administración de la Aduana, emitirá resolución razonada dentro de los tres días hábiles posteriores a la recepción de las justificaciones, en la que exponga las razones del rechazo, procediendo conforme lo establecido por la Ley Especial para Sancionar Infracciones Aduaneras.

En caso de que no se justifiquen los sobrantes, las mercancías excedentes quedarán a disposición de la autoridad aduanera para ser sometidas al proceso de subasta o a cualquier otra forma de disposición legalmente autorizada.

En el caso de no justificar los faltantes, la legislación señala que será responsabilidad del Transportista el pago de los tributos correspondientes, sobre aquella parte de las mercancías que no llegó en su totalidad al destino.

2.2.3. Recepción de los documentos

La presentación de los documentos puede ser de forma personal, en el caso que se opte a realizar la importación bajo la modalidad de Declaración de Oficio, o si lo hace por medio de un tercero mediante la Declaración de Mercancías auto determinada o transmitida, será el Agente de Aduanas o el Apoderado Especial Aduanero, quien efectuará todos los trámites ante el Servicio de Aduanas, y solamente en casos muy específicos requerirá de la presencia del consignatario o destinatario de las mercancías.

Si los documentos adjuntos no están completos, el funcionario aduanero autorizado, emitirá Hoja de Devolución (HD), señalando con su base legal, las irregularidades encontradas, a efectos de que sean solventadas.

Todas las Declaraciones de Mercancías son sometidas al análisis de Gestión de Riesgos o al proceso de selectividad como se conoce comúnmente.

Las mercancías sometidas a un proceso de gestión de riesgos en el cual se determine que deben ser revisadas, deberán ser descargadas en la misma aduana fronteriza para su revisión.

Para el caso de algunas mercancías, que dada su presentación o cantidad y atendiendo a la infraestructura física de las Aduanas fronterizas y no puedan ser revisadas en dicho lugar, deberán ser trasladadas hacia una aduana interna. Este movimiento será realizado bajo la figura de un Tránsito Aduanero, operación en la cual el Transportista es el responsable de garantizar que las mercancías despachadas de una Aduana lleguen a la Aduana de destino establecida por el Servicio de Aduanas.

En la Aduana interna, las mercancías serán recibidas para cuantificar los bultos y proceder a preparar las mismas para su revisión por el personal de la Aduana.

En caso de que las mercancías no estén amparadas a una Declaración de Mercancías, a petición del usuario podrán ser remitidas a una Aduana Interna o Delegación de un Almacén General de Depósito por medio de una Tránsito Aduanero, para su recepción y posterior sometimiento a un proceso de gestión de riesgos.

En todo caso se pueden transmitir de forma anticipada la Declaración de Mercancías y pagar los tributos antes del arribo del medio de transporte a las fronteras, siendo uno de los beneficios que puede desde el momento del arribo a la frontera la selectividad, y en el caso que se genere como resultado Levante Automático o Verde como se le conoce

comúnmente, las mercancías quedan a disposición del usuario desde ese momento, sin la necesidad que sean revisadas o inspeccionadas por parte de los funcionarios de Aduanas.

En las Bodegas de la Aduana interna o Almacén General de Depósito, se cuenta con un plazo de 5 días hábiles posteriores a la descarga, para almacenamiento libre, de forma gratuita, para que pueda destinar las mercancías a un régimen aduanero.

De igual forma, desde el momento de la descarga se otorgan 20 días hábiles para retirarlas, caso contrario las mercancías caerán en abandono y pasarán a ser del Estado, de conformidad a la Ley y podrán subastarse públicamente.

Las mercancías en estado de abandono podrán ser rescatadas o retiradas hasta un día antes de realizarse la subasta pública, previo el pago de los impuestos correspondientes; lo anterior conlleva las sanciones administrativas por no haber presentado la Declaración en el plazo establecido (la sanción es de \$50.00) y el pago de las tasas por el almacenaje o parqueo que corresponda.

Las tasas de almacenaje son de \$0.50 diarios por cada 100 kilogramos y en el parqueo son \$10.00 por vehículo automotor, valores a los cuales se les debe agregar el IVA. Es importante acotar que en las Bodegas que no son administradas por las Aduanas, los precios dependen del Depositario. De igual forma, causarán las tasas mencionadas si no son retiradas después de haber sido liberadas por la Aduana correspondiente. (Consultar plazos de almacenaje y tasas en la Ley de Almacenaje).

En las Aduanas que cuentan con bodegas administradas por CEPA o por Almacenes Generales de Depósito, serán éstos los que cobrarán las tasas por los servicios prestados.

En caso de que no se hubieran declarado las mercancías de forma anticipada, debe realizarse la Declaración de Mercancías, pagando los impuestos que correspondan, para que dicha Declaración sea sometida al proceso de selectividad y se determine si corresponde la revisión o no de las mercancías declaradas. Por su parte, todo FAUCA debe ser transmitido anticipadamente.

La Declaración de Mercancías o el FAUCA, y los documentos adjuntos, quedarán en resguardo de la Dirección General de Aduanas, independiente del resultado de la selectividad; no así en el caso de aquellas Declaraciones de Mercancías o FAUCA que son firmados y pagados de forma electrónica, los cuales deberán ser remitidos a la Dirección General de Aduanas por el declarante en un plazo de 30 días posteriores a la liquidación y de haberse

otorgado el levante de las mercancías, a excepción que la selectividad haya señalado la revisión física de las mercancías, en cuyo caso, deberán presentarse en el momento que se inicie el proceso de revisión por parte del funcionario aduanero autorizado.

Selectividad

Selectividad Verde (Levante Automático)

Si del análisis de gestión de riesgos, se determina que no serán sometidas a revisión, estas quedarán listas para ser retiradas por el usuario o consignatario de las mercancías, permitiendo el retiro de las mercancías hacia las bodegas del importador.

Potestad Aduanera

Es la facultad que las Administraciones de Aduanas legalmente poseen para conocer y sancionar los incumplimientos a la legislación aduanera en materia administrativa y tributaria, cuando los ilícitos fueran establecidos como producto de la aplicación de las medidas de control, en las Declaraciones de Mercancías o FAUCAS que hayan sido presentadas en las Administraciones de Aduanas bajo su cargo, independiente del resultado de selectividad y siempre que la Dirección General de Aduanas, dentro de sus facultades legales, no haya iniciado un proceso de fiscalización

Selectividad Amarilla (Análisis o Revisión Documental)

Permite al Servicio Aduanero realizar una revisión detallada de la Declaración de Mercancías y toda la documentación de soporte. Si todo está correcto se autoriza el levante de las mercancías; caso contrario, las mercancías serán destinadas a una verificación inmediata (Selectividad Roja).

Selectividad Roja (Verificación Inmediata o Revisión Física)

Faculta al servicio aduanero para la realización de la revisión física de las mercancías a fin de comprobar el correcto cumplimiento de la legislación aduanera. De estar todo correcto, se procede al levante de las Mercancías; caso contrario, se inicia el Proceso Administrativo para Casos de Liquidación Oficiosa de Tributos y Aplicación de Sanciones conforme lo dispuesto en la Ley Especial para Sancionar Infracciones Aduaneras y la Ley de Simplificación Aduanera.

En caso de que se determine que procede la revisión física de las mercancías, las mismas deben de prepararse por parte del declarante para que sean verificadas. (Salvador)

2.2.4. Orígenes del proceso logístico

La globalización, liberación de los mercados y del comercio de bienes y servicios están requiriendo de las organizaciones o empresas y proveedores. Dentro de este contexto la logística se convierte en las estrategias más idóneas para mejorar la eficiencia y eficacia de las empresas y así contribuir a mejorar su competitividad.

Esta nueva realidad competitiva en las empresas, es un campo de batalla en donde la flexibilidad, la velocidad de llegada al mercado y la productividad serán las variables claves que determinarán la permanencia de las empresas en los mercados (mundo competitivo). Es aquí donde la logística juega un papel importante a partir del manejo eficiente del flujo de bienes hacia el consumidor final

La logística es un conjunto de procesos presente en la mayoría de las empresas que tiene la finalidad de obtener como resultado que un producto o servicio funcione y se complete de forma organizada, a tiempo sin inconvenientes tal y como se haya acordado con el cliente.

La importancia de la logística es tanta que actualmente hay empresas especializadas en la logística de distintos servicios como el transporte de mercancías. Una empresa que tiene un proceso logístico adecuado tiene mayor productividad y competitividad ya que ayuda a reducir costos y mejorar los servicios.

Uno de los enfoques más importantes a considerar con toda la plenitud en la administración logística es el cliente o consumidor final de bienes y servicios, de ello depende la gestión de la cadena de suministro frente al flujo dinámico, que se ve reflejado en procesos estructurados o subsistemas que contienen actividades logísticas dentro del sistema empresarial. Es así como la logística tiene como objeto apoyar al negocio de cada empresa y su administración sobre las actividades. La gestión debe ejecutarse desde que se contemplan un sistema mayor al de la logística, el más inmediato es el de la empresa, seguido por el sistema de logística y así llegando a los subsistemas y actividades o funciones.

El proceso logístico muchas veces se ve reflejado en los sistemas empresariales en los departamentos o áreas, no siempre es de este mismo modo para todas las empresas, respecto a sus características es importante resaltar que la logística contempla actividades relacionadas

que integran a toda la empresa en función de sus objetivos. Adicional la administración logística gestiona estas actividades dentro y fuera del sistema para llegar a una sinergia mayor. El proceso logístico es aplicable a la sección de compras, almacenaje e inventarios, transporte y servicio al cliente.

2.2.5. Logística de compras

Es el primer paso de una empresa para obtener la materia prima con la que podrá elaborar sus productos por lo que la logística de compras incluye que el personal realice una planificación de todo lo necesario. Además, deberá tener en cuenta el tiempo de entrega del proveedor, el tiempo de realización para poder finalmente calcular cuando estará terminando el producto, como segundo paso, tendrá que buscar y evaluar al mejor proveedor en cuanto a tiempo y precio, realizar las compras y recibirlas. Al finalizar este punto la empresa deberá realizar su producto para que pueda entregarlo al consumidor.

Las compras son consideradas como uno de los aspectos claves para la rentabilidad de las empresas, ya que la política de aprovisionamiento tiene una enorme transcendencia sobre las necesidades financieras de las mismas.

Dentro de las funciones básicas que se llevan a cabo en este departamento están:

Planificar las compras

Se establece en un documento llamado plan anual de compras que cubre el presupuesto anual de la empresa e incluye la cantidad de material que se va adquirir y las fechas en las que se realizaran estas transacciones.

Selección de proveedores

Esto se hace entre todas las compañías que tiene la posibilidad de hacer los negocios con la empresa; también se deben acordar las condiciones comerciales con estos proveedores.

Realizar el pedido

Se realiza con base en las necesidades reales de compra para el ciclo de producción o de venta.

Controlar las compras

En el momento en el que el proveedor envía la mercancía requerida debe adjuntar un documento mercantil que certifique el despacho del pedido; quien recibe la mercancía lo firma para constatar que esta no presente ninguna anomalía.

Adicionalmente, es importante que la empresa fije ciertos criterios en los precios, lo cual ayudara a identificar y controlar los costes. Por ejemplo: el periodo medio de permanencia de las materias primas o las mercaderías en el almacén-dependiente, en gran medida, de la política de aprovisionamiento y de la fiabilidad y seriedad de los proveedores y el plazo de pago, son fundamentales para la viabilidad del proyecto de la empresa.

Cuando este ciclo se completa y se verifican los datos de las existencias en la bodega tras el ingreso de los nuevos materiales, se procede a hacer la actualización de la planificación de las compras y se espera hasta que el consumo genere nuevas órdenes.

El adecuado manejo del aprovisionamiento pueda dar una mejor posición competitiva a la organización. Teniendo en cuenta principios como: que las adquisidoras deben obedecer e requerimientos particulares de la compañía; que se necesita un análisis detallado de las ventajas de los productos y servicios que está ofreciendo el proveedor; que el comprador es quien decide que adquirir y cuando hacerlo, esto con el conocimiento pleno de las tendencias del mercado (oferta – demanda) y los precios.

- Una compra se concreta con el proveedor que ofrezca los términos más favorables para un artículo que tengan la misma calidad, cantidad, precio y fecha de entrega.
- Un comprador eficiente debe prever la futura evolución que tendrá el mercado.
- El responsable de las compras debe tener presente el servicio o producto que se va adquirir:
- Precio – Cantidad – Calidad – Tiempo de Entrega

2.2.6. Almacenaje de inventarios

El Departamento de Almacenes e Inventarios se encarga de garantizar el abasto suficiente de los artículos y productos recurrentes, así como el adecuado manejo y custodia de las existencias de substancias químicas, materiales de laboratorio, refacciones, muebles y encerados, verificando la exactitud del registro de los bienes, y la integración de los datos que forman el catálogo de productos que manejan los diferentes almacenes, así como la información que conforma el detalle de sus inventarios.

Dentro de la gestión de inventarios están incluidas tres operaciones fundamentales:

Custodia de las existencias

Es contar, medir y anotar todas y cada una de las diferentes clases de bienes o mercancías que se hallen en la fecha de inventarios.

Análisis de los inventarios

Un análisis de inventario es aquel procedimiento que le facilita a la empresa la gestión de su inventario de producto final y su nivel de abastecimiento de materias primas.

Sirve para conocer cuando una empresa debe hacer sus pedidos para reabastecer sus mercancías, de modo tal que no se quede sin existencias o inhabilite su capital financiero debido a un exceso de inventario. Además, de que revela la cantidad de dinero que se ha invertido y que se tiene en depósito.

La persona que se encarga de realizar el control de inventario es conocida como el analista de control de inventario o analista de inventario y su función principal consiste en recopilar los informes diarios, semanales y mensuales que se realizan en la empresa en cuanto a los niveles de disponibilidad de mercancía de la empresa.

Planeación de la producción

El departamento podrá trabajar de la mano junto con compras, si el almacén tiene poca existencia deberá informar para que se planee adecuadamente la producción de otros productos y deberá realizar un control con las salidas y entradas de toda la mercancía.

Para tener un almacén efectivo también deber tenerse en cuenta la forma en la que estará distribuida, ya que algunas mercancías salen de los almacenes con mayor frecuencia que otras, por esta razón deberá estar dispuesto de una manera organizada. Las características del almacén también deberán estar controladas, en caso de que la mercancía tenga requerimientos específicos, por ejemplo, de temperatura.

Un almacén deberá trabajar de manera adecuada pues es el punto medio entre la empresa y el comprador, debido a que recibe la mercancía, la almacena y es cargada en el transporte para que se pueda ser entregada.

Dejando a un lado el hecho de que las decisiones de almacenamiento que puedan tomarse deben ir enmarcadas en las operaciones de distribución integrada, deben siempre considerar los principios de Almacenaje que enumeramos a continuación:

- La bodega no es un ente aislado o independiente de las demás tareas de la compañía; por lo tanto, su planificación debe estar acorde con los lineamientos generales de esta e integrarse a la planeación general para su participe de sus metas empresariales.
- Las cantidades almacenadas serán calculadas para que originen los mínimos costos posibles y que se mantengan los niveles de servicio deseados.
- La bodega debe estar dispuesta de tal forma que implique los mejores esfuerzos para su funcionamiento; para que esto sea posible debe reducirse, el espacio utilizado empleando el máximo volumen de almacenamiento que está disponible, el tráfico interior que está relacionado con las distancias que se van a recorrer y la frecuencia con la que se producen dichos movimientos.
- Finalmente, una bodega debe ser tan flexible como se pueda en términos de estructura e implantación, de tal manera que se adapte a los requerimientos que surgen con la evolución a través del tiempo.

2.2.7. Logística de transporte

En la gestión y planificación de las formas en la que será transportada la mercancía o personas (en el caso de empresas de turismo). El proceso se encarga de llevar hasta un lugar destinado por el cliente. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público y cubre todos los modos e infraestructuras involucradas en el flujo de materiales y los servicios de entrega, manipulación y recepción de estos.

Dentro del proceso logístico del transporte se encuentran distintas actividades que lo conforman, por ejemplo, la empresa que se encarga del transporte también puede realizar el proceso de carga en el punto de partida y descarga cuando llega al destino, documentación requerida para exportación o importación y contratación de seguro (cuando aplica), todo esto dependiendo del contrato que se realice, además para ayudar a la logística del transporte, los INCOTERMS facilitan los acuerdos entre ambas partes.

El transporte comercial de bienes es clasificado como servicio de carga; como ha sucedido en otras regiones, en América Latina el transporte es un factor fundamental para el desarrollo o retraso de las naciones.

Es importante también verificar si se requiere un tipo de transporte específico para la mercancía que se está trasladando. Algunas empresas son pequeñas y no tienen una infraestructura grande que se incluya transporte, por lo que deben contratar un servicio de transporte especial para atender sus pedidos.

Los principales tipos de transporte son: terrestre, marítimo, aéreo, ferroviario y multimodal (movimiento de productos utilizando dos o más modos diferentes de transporte).

2.3. Reducción de costos y gastos

Como sabemos, en comercio exterior, cualquier error en el análisis del pre-costeo de importación, representará sobrecostos no planificados; se podría asumir real la premisa que escuchamos comúnmente: “el tiempo es oro”, pero en realidad no solo el tiempo. Sino también, el clima, las temporadas, las estaciones, los feriados, las variantes en los precios del petróleo, el terrorismo, la tasa de cambio. Todas éstas son variables que debemos tener en cuenta al momento de la negociación con todos los agentes que intervienen en el proceso de importación.

Al parecer la única variable que determina el flujo comercial es el tipo de cambio del momento. Es decir, el importador no está comprando porque el tipo de cambio está demasiado, y de la misma manera asumimos que, el exportador no está vendiendo porque el tipo de cambio está en caída.

Pero podemos aprovechar otras variables a nuestro favor como, por ejemplo; manejar los precios de transporte por temporada baja, utilizar un beneficio arancelario con algún país socio con acuerdos comerciales.

Es el objetivo de toda empresa siempre el reducir costos, hay muchas maneras de lograrlo, lo recomendable es seguir una secuencia durante las etapas del proceso de importación, es decir:

- 1- El costo de fabricación: lo debemos negociar con nuestro proveedor diseñando estrategias y ofreciendo alternativas en beneficio de ambas partes.
- 2- El costo de transporte, tanto el flete internacional, como el transporte local (de puerto a nuestro almacén)
- 3- Costos operativos: identificar gastos innecesarios en los que estamos incurriendo.

Analizar la cotización del agente de carga, qué sobrecostos está aplicando, en

- Puerto
- Naviera

- Almacenes temporales

También, se debe analizar con qué almacén trabaja el agente de carga, ¿cuántos días libres de almacenaje se tiene?, ¿cuántos días libres de sobrestadía del contenedor?

- 4- Costos de agencia miento de aduanas, ¿cuál es el % de comisión negociado?, ¿cuál es el costo por gastos operativos?, ¿está incluido el costo por previo o aforo físico?

Derechos y tributos: Más allá de los aranceles que son costos ya fijados, debemos tener cuidado en realizar una mala declaración, para no incurrir en infracciones, y por consiguiente en multas por parte de la aduana. Esto puede deberse a Certificados de Origen con información que no corresponde, así mismo los Acogimientos Posteriores a beneficios arancelarios por tratados. Sobre todo debemos evitar las notificaciones de Ajuste de Valor, pero de ser el caso debemos tener la documentación necesaria para poder sustentar nuestro precio pagado o por pagar (primer método de valoración aduanera).

Estos problemas se pueden evitar y prevenir, realizando una investigación previa de los requisitos necesarios para la importación de su producto, analizando así si estamos importando mercancía prohibida o restringida.

- 5- Costos financieros, medios de pago (costos por transferencias, emisión de carta de crédito, entre otros), costos por financiamientos de importación.

Entonces nos hacemos la siguiente pregunta, ¿Por qué contratamos a un operador logístico?

Por el precio: tienen las tarifas más bajas.

Por la confianza que me transmiten, por referencias. Porque los conozco.

2.3.1. Control de contratos con proveedores

El área de compras debe de ser quien se encargue únicamente de las negociaciones con los proveedores, para evitar que otras personas se enteren de información que solo les interesa al comprador y al proveedor. Esta confidencialidad sirve para mantener buenas relaciones con los proveedores, lo cual nos otorga mayor confianza y seguridad en que recibiremos tanto el trato como la mercancía en las mejores condiciones y según lo pactado y lo planeado.

Suele ser un error conceptual generalizado el asociar el costo logístico a la distribución de los productos vendidos y entregados a los clientes, si bien, de acuerdo con la actividad de cada empresa, esos costos pueden tener una incidencia desigual, es importante tener en cuenta estructura de los conceptos de costos pertenecen a la categoría de costos directos de la organización.

2.3.2. Costo de transporte, inventarios y gestión

Son los más relevantes. Representan del 50% al 60% de los costos logísticos y están influenciados por los diferentes modos de distribución. El sector privado busca su eficiencia a través de la optimización de la carga y el “ruteo”, vehículos más económicos que se adecuen al producto que se comercializa, mejor consolidación de carga, optimización del espacio del vehículo o contenedor, entre otros. Le cabe al sector público buscar mejorar las infraestructuras de carreteras, ferrocarriles, puertos, y aeropuertos y como asimismo la integración modal.

2.3.3. Costo del inventario

Son un componente importante y estratégico para las empresas. Representa el 25% al 30% de los costos e incluyen costos de almacenamiento de productos; desde el momento de embarque del producto hasta el espacio del depósito, equipos de estiba y mano de obra directa e indirecta, hasta los costos financieros capital invertido. Las empresas buscan optimizar sus stocks satisfaciendo al cliente de la mejor manera posible al costo más bajo. La optimizar pasa por una gestión eficiente de la empresa, por infraestructuras especializadas (como plataformas logísticas) y por la integración de los puntos de almacenaje con las redes de transporte.

2.3.4. Costo de gestión

Son los menos revelados y expuestos. Pueden llegar al 10% de los costos, pero están muchas veces ocultos en otras imputaciones contables. Incluyendo los costos de gestionar ordenes de clientes, facturas, planificación de inventario y empaque, más todos los procesos administrativos para que el producto llegue al cliente final. Desde el punto de vista del sector público, se refieren a los procesos en aduanas, recaudación de impuestos, fiscalización, y otras regulaciones.

2.4. Cadena de suministros

La cadena de suministro se define como el conjunto de actividades prácticas que son repetitivas durante todo el canal de flujo de producto mediante el cual la materia prima se transforma en producto terminado y se agrega valor al cliente. Es por ello que gestionar los procesos de la cadena de suministro, se debe tener en cuenta aspectos internos y externos que están encargados de planificar y gestionar los flujos de información de todos los actores donde influye el dinero y productos que tienen lugar en el interior de la empresa (Ballou, 2004).

Según Jiménez (2000) “La cadena de suministro es el conjunto de empresas integradas por proveedores, fabricantes, distribuidores y vendedores (mayoristas o detallistas) coordinados eficientemente por medio de relaciones de colaboración para colocar los requerimientos de insumos o productos en cada eslabón de la cadena en el tiempo preciso al menor costo, buscando el mayor impacto en la cadena. Resumen ejecutivo de valor de los integrantes con el propósito de satisfacer los requerimientos de los consumidores finales.

A partir de esta definición se asume que la cadena de suministro es algo más que logística. Es un término que plantea la integración de procesos de negocios de varias organizaciones para lograr un mayor impacto en la reducción de costos, velocidad de llegada al mercado, servicio al cliente y rentabilidad de cada uno de los participantes.

2.4.1. Objetivo de la cadena de suministro

El objetivo de una cadena de suministro debe ser maximizar el valor total generado. El valor que una cadena de suministro genera es la diferencia entre lo que vale el producto final para el cliente y los costos en que la cadena incurre para cumplir la petición de este. Para la mayoría de las cadenas de suministro, el valor estará estrechamente correlacionado con la rentabilidad de la cadena de suministro, que es la diferencia entre los ingresos generados por el cliente y el costo total de la cadena de suministro. Luego de definido el éxito de la cadena de suministro en términos de la rentabilidad, el siguiente paso lógico es la obtención de ingresos y costo. Para cualquier Cadena de Suministro, existe una sola fuente de ingresos; el cliente. Todos los flujos de información, productos o fondos generan costos dentro de la misma cadena. Por lo tanto, la administración de la cadena de suministro comprende la administración de los activos y de los flujos de productos, información y fondos de la cadena para maximizar la rentabilidad total de la misma.

2.4.2. Fases de decisión en una cadena de suministro

La administración exitosa de la cadena de suministro requiere tomar muchas decisiones relacionadas con el flujo de información, productos y fondos. Cada una de ellas debe tomarse para incrementar el superávit de la cadena de suministro. Estas decisiones se clasifican en tres categorías.

a. Estrategia o diseño de la cadena de suministro

Durante esta fase, dado los planes de fijación de precios y de marketing para un producto, la compañía decide como estructurar la cadena de suministro durante los siguientes años. Decide

cómo será la configuración de la cadena, como serán distribuidos los recursos y que procesos se llevaran a cabo en cada etapa, las decisiones estratégicas tomadas por las compañías incluyen ya sea subcontratar o realizar las funciones de la cadena de suministro internamente, la ubicación y la capacidad de producción e instalaciones de almacenajes, los productos que se fabricaran o almacenaran en varias ubicaciones, los medios de transporte disponibles a lo largo de diferentes rutas de envío y el tipo de sistema de información que se utilizara. Una empresa debe asegurarse de que la configuración de la cadena de suministro apoye sus objetivos estratégicos e incremente el superávit de la misma durante esta fase, por lo tanto, es imprescindible que la empresa dispuesta a trabajar bajo el sistema y configuración de su cadena de suministro, se plantee la formulación de un plan estratégico y de negocio, donde se establezcan metas y objetivos a corto, mediano y largo plazo.

b. Planeación de la Cadena de Suministro

Para las decisiones que se toman en esta fase, el periodo que se considere es de un trimestre a un año. Por lo tanto, la configuración determinada para la cadena de suministro en esta fase estratégica es fija. Esta configuración establece las restricciones dentro de las cuales debe hacerse la planeación. La meta es maximizar el superávit de la cadena de suministro que se puede generar durante el horizonte de planeación, dadas las restricciones que se establecieron durante el horizonte de planeación, dadas las restricciones que se establecieron durante la fase estratégica o de diseño.

La planeación incluye la toma de decisiones respecto a cuáles mercados serán abastecidos y desde que ubicaciones, políticas de inventario que se seguirán y la oportunidad y magnitud de las promociones de marketing y precio. Dadas un periodo más corto y mejores pronósticos que en la fase de diseño, en esta fase de planeación se trata de incorporar la flexibilidad integrada a la cadena de suministro en la fase de diseño y explotarlo para optimizar el desempeño. Como resultado de la fase de planeación, las compañías definen un grupo de políticas de operación que gobiernan las operaciones a corto plazo.

c. Operación de la Cadena de Suministro

El horizonte de tiempo es semanal o diario, y durante esta fase todas las decisiones son tomadas respecto a los pedidos de cada cliente. Al nivel de la operación, la configuración de la cadena de suministro se considera fija y las políticas de planeación ya se han definido. La meta de las operaciones de la cadena de suministro es manejar los pedidos entrantes de los

clientes de la mejor manera posible. Durante esta fase, las compañías distribuyen inventario o la producción entre cada uno de los pedidos, establecen una fecha en que debe completarse el pedido, generan listas de surtidos en el almacén, asignan un pedido a un modo particular de transporte y envió, establecen los itinerarios de entrega de los camiones.

2.4.3. Enfoque de los procesos de un cadena de suministro

Una cadena de suministro es una secuencia de procesos y flujos que tiene lugar dentro y entre las diferentes etapas y se combinan para satisfacer la necesidad que tiene el cliente de un determinado producto. Existen diferentes formas de ver los procesos realizados en una cadena de suministro:

1. **Enfoque de ciclo:** Los procesos se dividen en series de ciclos, cada uno realizado en la interface entre dos etapas sucesivas de una cadena de suministro.
2. **Enfoque de empuje/tirón:** Los procesos se dividen en dos categorías dependiendo de si son ejecutados en respuesta a un pedido del cliente o en anticipación a este. Los procesos de tirón se inician con el pedido del cliente, mientras que los de empuje comienzan y se realizan en anticipación a los pedidos del cliente.
3. **Enfoque de ciclo:** Con base en las cinco etapas de una cadena de suministro, todos los procesos de ésta se pueden dividir en los cuatro ciclos de procesos siguientes:
 - Ciclo de pedido de cliente
 - Ciclo de reabastecimiento
 - Ciclo de fabricación
 - Ciclo de abasto

Cada ciclo ocurre en la interface entre dos etapas sucesivas de la cadena de suministro. Las cinco etapas dan por resultado cuatro ciclos de procesos en la cadena de suministros. No todas las cadenas de suministros tendrán claramente separados los cuatro ciclos.

Cada ciclo consta de seis subprocesos, inicia con la comercialización del producto entre los consumidores. Entonces un comprador coloca un pedido que recibe el proveedor. Este surte el pedido, el cual recibe el comprador. Quizá el comprador regrese algo del producto u otro material de reciclado al proveedor o aun tercera persona. El ciclo de actividad empieza de nuevo.

Dependiendo de la transacción en cuestión, los subprocesos pueden aplicarse al ciclo apropiado.

Ciclos de los procesos de la cadena de suministro



26

Ilustración ciclos de la cadena de suministro

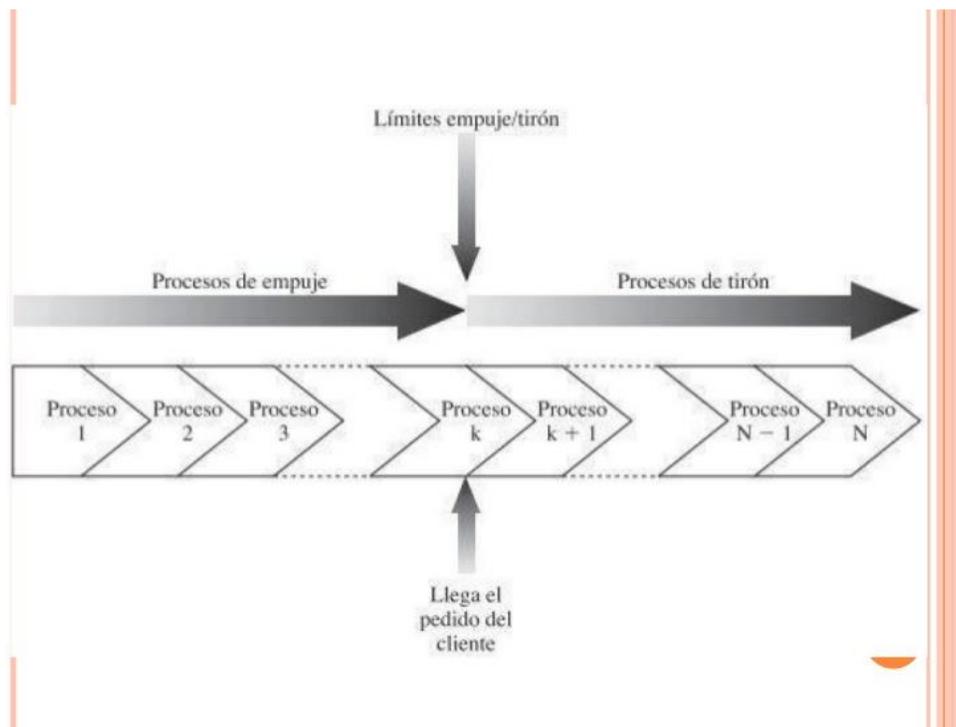
Dentro de cada ciclo, la meta del comprador es asegurar la disponibilidad del producto y lograr economías de escala con el pedido. El proveedor trata de pronosticar los pedidos del cliente y reducir el costo de recibirlos. Luego el proveedor trabaja para surtir el pedido a tiempo y mejorar la eficiencia y la precisión del proceso de surtido de pedidos. Los flujos inversos se manejan para reducir costo y cumplir con los objetivos ambientales.

Aun cuando cada uno de los ciclos tiene los mismos subprocesos básicos, existen algunas diferencias importantes entre ellos. En el ciclo del pedido del cliente, la demanda es externa a la cadena de suministro y, por lo tanto, incierta. En todos los otros ciclos, la colocación del pedido es incierta, pero puede proyectarse con base en las políticas que se siguen en una etapa particular de la cadena de suministro. En el ciclo de abasto, un proveedor de un solo subproducto puede predecir la demanda con precisión una vez que se conoce el programa de la producción del fabricante.

El enfoque de ciclo de la cadena de suministro es muy útil cuando se consideran las decisiones de operación, ya que se especifica con claridad la función de cada miembro de la cadena de suministro. La descripción detallada del proceso de una cadena de suministro en el enfoque de ciclo obliga al diseñador de la cadena de suministro a considerar la infraestructura requerida para apoyar estos procesos.

4. Enfoque de empuje/Tirón de los procesos de una cadena de suministro

Todos los procesos de una cadena de suministro se clasifican dentro de una de dos categorías, dependiendo del momento de su ejecución en relación con la demanda del consumidor final. Con los procesos de tirón (Procesos reactivos), la ejecución se inicia en respuesta a un pedido de los clientes. Con los procesos de empuje (Procesos especulativos), la ejecución se inicia en anticipación a los pedidos de los clientes. Por tanto, en el momento de la ejecución de un proceso de tirón, se conoce con certidumbre la demanda del cliente, mientras que, en el momento de ejecución de un proceso de empuje, la demanda no se conoce y se debe pronosticar.



Proceso de Empuje/Tirón

El enfoque empuje/tirón de la cadena de suministro es muy útil cuando se consideran las decisiones estratégicas relacionadas con el diseño de la cadena de suministro. La meta es identificar un límite empuje/tirón apropiado de modo que iguale la oferta y la demanda de manera eficaz.

TRÁNSITO ADUANERO

Se considera como Tránsito Aduanero, al régimen bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de una Aduana a otra por cualquier vía, con suspensión total de los tributos respectivos.

Las mercancías en Tránsito Aduanero, estarán bajo custodia y responsabilidad del transportista, sin perjuicio de las responsabilidades de terceros.

El Tránsito Aduanero, deberá efectuarse únicamente en medios de transporte inscritos y registrados ante el Servicio Aduanero. Los medios de transporte con matrícula de los Estados Parte (de la región Centroamericana) utilizados para realizar el tránsito aduanero, pueden ingresar y circular en el territorio aduanero, previo cumplimiento de las formalidades exigidas. Estas unidades podrán utilizarse, a su salida del territorio aduanero por cualquier Aduana, para el transporte de carga destinada directamente a la exportación o reexportación y no podrán prestar servicios de transporte interno de mercancías. Los vehículos con matrícula de los Estados Parte, se registrarán por los acuerdos regionales y tratados internacionales.

Cuando el tránsito de mercancías se realice en unidades de transporte a las que no pueda ser posible colocarles dispositivos de seguridad, la Autoridad Aduanera establecerá las medidas de seguridad necesarias, para realizar el tránsito aduanero; tales como, comprobación de las mercancías, toma de muestras, requerimiento de la factura comercial de las mercancías o colocación de precintos o señales de identificación en los bultos, utilización de lonas, fajas, sujetadores especiales y demás complementos para sujetar la carga.

El Tránsito Aduanero, podrá ser internacional o interno y se registrarán por lo dispuesto en el CAUCA y su Reglamento, los que se detallan a continuación:

TRÁNSITO ADUANERO INTERNACIONAL TERRESTRE

El Tránsito Aduanero Internacional se define como el régimen aduanero con arreglo al cual las mercancías son transportadas bajo control aduanero desde una Aduana de Partida hasta una Aduana de Destino en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o más fronteras.

Para las mercancías que circulan por el territorio nacional bajo el régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre, la Autoridad Aduanera podrá realizar la inspección física con base a gestión de riesgos.

Conceptualización:

Aduana de Partida: La Aduana de un país signatario (Se refiere a un país de la región centroamericana) que autoriza el inicio de una operación de Tránsito Aduanero Internacional.

Aduana de Paso: La Aduana de entrada o salida de un país signatario, ubicada en una de sus fronteras u otra que este autorizada por el servicio aduanero, por la cual previo control, las mercancías cruzan con motivo de una operación de Tránsito Aduanero Internacional.

Declaración de Mercancías para el Tránsito Aduanero Internacional Terrestre o Declaración Única de Tránsito: Documento aduanero en el que se amparan las mercancías y que consta de todos los datos e informaciones legamente requeridos para la operación de Tránsito Aduanero Internacional. (Salvador, Dirección General de Aduanas, 2000).

Responsabilidades

Es responsabilidad de cada Aduana, dejar constancia de las operaciones de control aduanero en la Declaración de Tránsito; asimismo, el transportista es responsable de dar cumplimiento a los plazos estipulados para efectuar el tránsito, y constatar que existe evidencia en la Declaración, del control efectuado en las diferentes Aduanas por las que ha transitado, incluyendo las de los países signatarios.

Todo medio de transporte utilizado para el transporte de mercancías en los países signatarios, debe cumplir las condiciones establecidas en el Art. 11 y 12 del Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre, además debe estar inscrito como transportista en el país donde esté registrado el medio de transporte, conforme lo dispone los Arts. 37 y siguientes de dicho Reglamento (Lo anterior es aplicable al Tránsito Aduanero Interno). El marco regulatorio está definido en el Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre.

Aduana de Partida - Inicio

El Transportista se presenta a la Aduana con dos ejemplares de la Declaración de Mercancías para el Tránsito Aduanero Internacional Terrestre (DTI o DUT) y los documentos adjuntos que exige el régimen, previamente transmitidos en el Sistema TIM (Sistema de Tránsito Internacional de Mercancías para Mesoamérica), debiendo completar el formulario de compra de marchamo, pagando el mismo en la Colecturía o Banco correspondiente. Un Funcionario de la Aduana, verificará la documentación y colocará el marchamo en el medio de transporte en presencia del motorista.

La legislación aduanera faculta al servicio aduanero, a comprobar si la descripción de las mercancías concuerdan con las descritas en el tránsito, incluyendo también cuando

corresponda, la inspección física de las mercancías, según el Art. No. 9 del Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre.

De no haber irregularidades en la documentación, el Servicio Aduanero, iniciará el tránsito en el sistema informático y devolverá los documentos originales al Transportista, quien debe verificar la ruta, el plazo y el número de marchamo; para iniciar su viaje, con destino a la aduana.

En las operaciones de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre se deberán considerar las disposiciones contenidas en los siguientes enlaces:

Servicio en Aduana de Partida relacionado al Tránsito Internacional Terrestre

- Instructivo 1 - 2005 Rutas y plazos para realización de tránsitos
- Implementación y Consolidación del TIM DACG No. DGA-011-2012

Aduana de Paso

En la Aduana de paso, el Transportista presenta la documentación relacionada al Tránsito Internacional Terrestre (DTI o DUT) para el control aduanero. El Funcionario Aduanero revisa la documentación, constata que el o los precintos aduaneros (marchamos) no hayan sido violentados (a excepción de los medios de transporte abiertos), así como el buen estado de la unidad de transporte. En toda aduana de paso, el funcionario aduanero comprobará el cumplimiento del plazo y la ruta fiscal definida. Si todo está correcto, autoriza la continuación del tránsito; caso contrario, se aplica la legislación aduanera vigente.

Aduana de Destino Fin de Tránsito

Al arribo del medio de transporte a la Aduana de Destino, el Transportista presenta el Manifiesto de Carga y la Declaración de Tránsito (DTI o DUT) para ser sometida al control aduanero. Si todo está conforme a la normativa aduanera, se finaliza el tránsito; caso contrario, se le aplicarán las sanciones correspondientes. Entre las principales infracciones sujetas a sanciones, descritas en el Art. 32 del Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre, sin perjuicio que lleguen a tipificarse como delito, están las siguientes:

- Falta o ruptura del precinto aduanero, o bien la alteración de las marcas de identificación en casos de medios abiertos.
- Transportar mercancías distintas o en cantidades diferentes a las declaradas.
- Transbordar mercancías de un medio de transporte a otro sin la autorización respectiva.
- Transitar fuera de las rutas establecidas sin causa justificada.
- Incumplimiento de los plazos fijados.
- Falsificar o alterar datos de la declaración del tránsito.

TRÁNSITO ADUANERO INTERNO

Tránsito aduanero es el régimen bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de una aduana a otra por cualquier vía, dentro del territorio nacional, con suspensión total de los tributos respectivos.

Las mercancías en tránsito aduanero estarán bajo custodia y responsabilidad del Transportista, sin perjuicio de las responsabilidades de terceros.

Los medios de transporte para este fin, deberán estar registrados y autorizados por la Dirección General de Aduanas.

Sólo vehículos con placas salvadoreñas podrán realizar el tránsito, en cumplimiento del Art. 38-A, de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Recepción de la Declaración para el Tránsito Aduanero Interno.

Previo a la recepción de la Declaración de Mercancías para el Tránsito Aduanero Interno, el Transportista verifica en ésta, el cumplimiento a lo establecido en el Artículo 320 del RECAUCA, y además que dicha Declaración contenga al menos los siguientes elementos:

- a) Identificación de los dispositivos de seguridad;
- b) Identificación de la Aduana y lugar de destino;
- c) Nombre del Consignatario;
- d) Número y fecha del documento de transporte tales como: Conocimiento de embarque, guía aérea o carta de porte, individualizados;
- e) Número y fecha de la o las facturas comerciales asociadas a las mercancías cuando se trate de una compraventa internacional, o documento equivalente en los demás casos;

f) Valor de las mercancías de acuerdo a la factura comercial, cuando se trate de una compraventa internacional, o documento equivalente en los demás casos;

g) Fecha y firma del Declarante;

Con la Declaración de Mercancías para el Tránsito Aduanero Interno, el servicio aduanero exigirá que se adjunten los documentos siguientes, relacionados con el Artículo 321 del RECAUCA:

a) Factura comercial cuando se trate de una compra venta internacional, o documento equivalente en los demás casos;

b) Documentos de transporte, tales como: conocimiento de embarque, carta de porte, guía aérea u otro documento equivalente;

c) Licencias, permisos, certificados u otros documentos referidos al cumplimiento de las restricciones y regulaciones no arancelarias a que estén sujetas las mercancías, y demás autorizaciones;

Para la entrega de la documentación antes descrita, se podrá recibir copias de originales en el caso de los dos primeros literales.

Inicio de Tránsito Aduana de Partida

Cada unidad de transporte deberá transitar amparada a una Declaración de Mercancías para el Tránsito Aduanero Interno, quedando archivados por el Servicio Aduanero los documentos que la sustentan, cuando éste así lo disponga. Siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el Régimen de Tránsito Aduanero, las Autoridades Aduaneras controlarán el estado de los marchamos o dispositivos de seguridad, adquirido previamente por el transportista y otras medidas de control en los puntos de Inicio del Tránsito. También vigilará el cumplimiento de las disposiciones relativas a seguridad pública, control de drogas, moralidad o sanidad pública y las demás que tengan la obligación de hacer cumplir. La Aduana competente establecerá los plazos y fijará las rutas, para la operación de tránsito en el territorio aduanero. El cómputo del plazo, para el tránsito iniciará a partir del registro de autorización de salida del medio de transporte en el sistema informático del Servicio Aduanero en la Aduana de Partida, operado por la Autoridad Aduanera o el responsable de las instalaciones habilitadas.

Una vez autorizado el Inicio del Tránsito, el Transportista deberá retirar el medio de transporte del recinto aduanero de forma inmediata.

Interrupción de Tránsito

En caso de accidentes u otras circunstancias constitutivas de caso fortuito o fuerza mayor, ocurridos durante el tránsito a través del territorio aduanero, el Transportista debe impedir que las mercancías circulen en condiciones no autorizadas; por lo que además de la intervención de las autoridades competentes, estará obligado a informar de inmediato a la Autoridad Aduanera más cercana, a efecto de que adopte las medidas necesarias para la seguridad de la carga. Igualmente puede notificar a la Autoridad Policial para que le brinde seguridad y pueda brindarle constancias de la interrupción del tránsito para efectos de la justificación en caso de vencimiento del plazo otorgado para el tránsito aduanero. (Lo anterior también es aplicable para el Tránsito Aduanero Internacional Terrestre).

Finalización del Tránsito Aduana de Destino

Inspección del Medio de Transporte

En aquellos casos, donde no existe una interrupción en el tránsito o habiéndose solventado la misma, el transportista entrega Declaración de Tránsito a la Autoridad Aduanera, para que proceda a inspeccionar el medio de transporte y a corroborar si los marchamos o dispositivos de seguridad autorizados se encuentran en buen estado y si se han cumplido los plazos de tránsito.

De no encontrarse ninguna irregularidad, la Autoridad Aduanera o el responsable del Depósito Aduanero u otros lugares habilitados para tal efecto, darán por recibido el medio de transporte. De existir alguna irregularidad, el medio de transporte deberá permanecer en las instalaciones de la Aduana de Destino, Depósito Aduanero u otros lugares habilitados para tal efecto, sin manipulación alguna. La Aduana de Destino ordenará la inspección inmediata del medio de transporte y tomará las acciones administrativas que correspondieren.

La Aduana de Destino, comunicará en forma electrónica o por otros medios a la Aduana de Partida, la llegada del medio de transporte en tránsito, así como las irregularidades presentadas en la recepción si hubiere.

La investigación de los tránsitos no recibidos, otras irregularidades y la aplicación de sanciones será responsabilidad de la Aduana de Destino, para ello la Aduana de Partida prestará toda la colaboración que sea necesaria. En caso de disconformidad, la Autoridad Aduanera, estará facultada para solicitar la información que sea necesaria a los transportistas aduaneros y demás auxiliares, que participaron en el tránsito y adoptará las acciones administrativas que correspondieren.

En caso de los tránsitos no recibidos, o no finalizados en el plazo establecido, el medio de transporte no podrá ser utilizado para realizar un nuevo tránsito o traslados internos, hasta que se cumpla el arribo de la operación precedente o justifique el motivo del incumplimiento del plazo.

El régimen de Tránsito Aduanero, se cancelará en el sistema informático del Servicio Aduanero, operado por la Autoridad Aduanera o el responsable de las instalaciones habilitadas, con la entrega y la recepción completa de las mercancías en las instalaciones de la Aduana de Destino, del Depósito Aduanero u otros lugares habilitados al efecto, según el caso.

2.5. Marco legal

2.5.1. Legislación aduanera

El marco jurídico del comercio exterior forma parte del sistema jurídico salvadoreño que agrupa un conjunto de normas y principios de derecho nacional e internacional relacionados entre sí. Su objetivo es regular directa o indirectamente el intercambio de mercancías, servicios y capitales entre El Salvador y los mercados internacionales o regionales, así como el cruce fronterizo de personas.

La principal fuente de la legislación nacional del comercio exterior y aduanera está en la constitución de la Republica de El Salvador. Sin embargo, dicha legislación se complementa con los diversos instrumentos jurídicos regionales e internacionales suscritos por El Salvador.

2.5.2. Ley de simplificación aduanera

Esta ley simplifica los procedimientos aduaneros permitiendo el despacho de mercancías, mediante la utilización de los sistemas informáticos para el intercambio de información para la autorización de los trámites aduaneros entre los operadores del comercio y el servicio de aduanas de El Salvador. Así mismo, establece facultades de control al servicio de aduanas para realizar una efectiva vigilancia de las operaciones aduaneras y dispone de las formalidades

para notificar los resultados de las auditorías realizadas, complementado así, el procedimiento sancionador que dispone la Ley Especial para sancionar infracciones aduaneras.

2.5.3. Ley especial para sancionar infracciones

Define y clasifica las infracciones aduaneras en: administrativas, tributarias y penales, y establece las sanciones para cada una de ellas, describe el procedimiento que debe aplicarse cuando se determina la existencia de alguna infracción y la autoridad a quien le compete imponer la sanción; así como los medios de defensa a que tiene derecho de invocar el presunto infractor cuando no está de acuerdo con lo resuelto por las autoridades del servicio aduanero.

2.5.4. Ley de registro de importadores

Tiene por objeto la creación del registro de importadores, en el cual deberán inscribirse las personas naturales o jurídicas, organismos del gobierno central, instituciones autónomas, municipios, empresas estatales o municipales y otros que realicen operaciones de importación de mercaderías.

Las personas naturales, jurídicas y demás entidades, que no se encuentren inscritas en el registro, no podrán realizar operaciones de importación que excedan al monto establecido en la ley de equipajes de viajeros procedentes del exterior.

2.5.5. Código tributario

A pesar de la restricción establecida en el artículo 2 del Código Tributario en lo referente al ámbito de aplicación de esta normativa existen una serie de requerimientos u obligaciones que tienen su origen en la realización de las operaciones de comercio exterior como lo son las importaciones y exportaciones en todas las modalidades y los regímenes especiales. Dichas obligaciones no solo están contenidas en el Código Tributario sino también en otras normativas como la Ley del Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y Prestación de Servicios (IVA), la Ley del Impuesto sobre la Renta, entre otras.

Registros Especiales

Los importadores deben de llevar un registro de costos y retaceos de las compras que corresponden al ejercicio que se declara, además de un control de inventarios en donde se detallan el ingreso y salida de los productos, así como su costo de adquisición y venta. Según Art. 140, 142, 142 –A del Código Tributario.

Otros registros requeridos para contribuyentes inscritos del Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y a la prestación de Servicios, son los libros o registros de compras y de venta relativos al control de dicho impuesto, además deben abrir cuentas especiales en su sistema contable para registrar los créditos fiscales trasladados en sus operaciones y las cantidades pagadas por el impuesto originado en las operaciones de importación. Es así como en el catálogo de cuentas pueden encontrarse las subcuentas denominadas “IVA-Crédito Fiscal por compras locales, “IVA- Crédito Fiscal por importaciones”, “IVA-Crédito fiscal por internaciones” según Art. 141 del código Tributario.

En los libros de compras deberán anotarse el detalle de las operaciones de importación o internación que se realicen en el periodo tributario a declarar y en los libros de ventas (a consumidor final específicamente) las exportaciones realizadas, además de elaborar un anexo a libro de ventas a consumidor final en donde se detallan plenamente las operaciones de exportación realizadas en el periodo tributario.

Se debe detallar la fecha del documento emitido o recibido, los números de series correlativos pre impresos del documento, numero de la declaración o mandamiento de ingreso, nombre del cliente o proveedor local contribuyente y su número de registro, nombre del cliente extranjero, valor neto de la operación, valor del impuesto y valor total.

2.5.6. Ley de impuesto a la ttransferencia de bienes muebles y a la prestación de servicios

El impuesto del valor agregado es un impuesto aplicado a la importación internación y exportación de bienes muebles corporales; es decir que, se consideran como hechos generadores del impuesto la importación de internación definitiva al país de bienes muebles corporales al igual que las subastas o remates realizados en las aduanas ya que constituyen actos de importación o internación; siempre y cuando no se trate de los casos contemplados en el artículo 45 de la Ley IVA considerándose que el momento en que se genere el impuesto es cuando tenga lugar la importación o internación definitiva de los bienes muebles corporales.

Respecto de los bienes que se importen o internen acogidos a regímenes aduaneros especiales, el impuesto se devenga en su totalidad o por la diferencia, según fuere el caso, al quedar los bienes entregados a la libre disponibilidad de los importadores por haberse convertido la importación o internación, en definitiva.

Base imponible específica.

Para efectos de IVA la base imponible tiene tratamiento diferenciado porque aparte de considerar el valor CIF (Costo, seguro y flete) según el Art. 48 literal g, este puede incorporar impuestos específicos al consumo.

2.5.7. Ley de impuesto sobre la renta

Dentro de los múltiples aspectos que regula esta ley podemos mencionar los siguientes aspectos que se relacionan con el comercio exterior:

Ingresos- Renta

Se considera renta obtenida los ingresos provenientes de las actividades empresariales entre las que se encuentran las ventas al exterior o exportaciones según el Art. 4 numeral 1 de la Ley ISR establece como rentas no gravables aquellas que por decreto legislativo sean declaradas como tales.

Depreciación

En el Art. 30 numeral 2 literal A, establece que el valor sujeto a depreciación será el costo total del bien salvo cuando se trate de maquinaria importada que haya gozado de exención del impuesto al IVA en su importación, será como máximo el valor registrado por la Dirección General al momento de realizar la importación.

Gastos no deducibles

En el caso de las sanciones económicas impuestas por la administración aduanera son considerados como gastos no deducibles para en el periodo en que ocurren, debido a que no forman parte del costo y tampoco son gastos necesarios para las operaciones. Según Artículo 29-A numeral 20 LISR.

2.5.8. Tratados de libre comercio

En los últimos años, El Salvador ha impulsado una política de apertura comercial, con el propósito de lograr una mayor inserción de sus productos y servicios en los mercados de sus principales socios comerciales. Como parte de dicha política, El Salvador ha profundizado sus relaciones comerciales mediante la suscripción de nueve Acuerdos Comerciales, con países como México, Estados Unidos, Chile, Colombia y el Acuerdo de Asociación con la Unión Europea.

Con la vigencia de dichos Acuerdos Comerciales se ha contribuido a mejorar el clima de negocios, a promover la inversión productiva nacional y extranjera, así como a mejorar el acceso de los productos salvadoreños a los mercados internacionales.

Cabe destacar que alrededor del 94% de las exportaciones totales de El Salvador están dirigidas hacia países con los cuales se cuenta con Acuerdos Comerciales, mientras que el 75% de las importaciones totales de nuestro país también provienen de los países con los cuales se tiene dichos Acuerdos. Por otra parte, el 86% de las inversiones extranjeras directas proceden de países con los cuales hemos suscrito Acuerdos comerciales.

2.5.9. Clasificación arancelaria

Objetivo:

Informar al usuario el procedimiento a seguir para gestionar, ante la Dirección General de Aduanas, la clasificación arancelaria de las mercancías objeto de consulta.

Base Legal:

Artículo 5 de la Ley de Simplificación Aduanera,
Acuerdo No. 330 del 20-02-14, publicado en Diario Oficial No. 39, Tomo No. 402, del 27-02-14, referente a la modificación del precio del servicio de laboratorio que presta la Dirección General de Aduanas (DGA).

Requisitos:

I. El interesado deberá presentar por cada caso, una solicitud en el formulario de Solicitud de Clasificación Arancelaria (Formato DAR-GT-001):

1. Describir en la solicitud de forma detallada todas las características de la mercancía, según los campos requeridos.

De manera complementaria a la información anterior, de acuerdo al tipo de mercancía, el solicitante puede presentar cualquier información que considere idónea para complementar la identificación de la misma, de preferencia en español o en su defecto con el anexo de su traducción, entre éstos los siguientes:

- Ficha técnica
- Certificado de análisis
- Hoja de seguridad
- Catálogos
- Información relacionada que permita identificar la materia constitutiva del producto

- Composición química, si fuera el caso
- Fotografías del producto de consulta
- Planos
- Esbozos
- Diagramas
- Nombre de la empresa fabricante, y de ser posible correo electrónico y página Web.

En casos excepcionales, al no contar con literatura técnica, presentar una descripción minuciosa sobre las características de la materia constitutiva, aplicaciones, uso o función de la mercancía.

Nota: la información especificada anteriormente, tendrá que presentarse firmada y sellada por una persona responsable autorizada.

2. Indicar el código arancelario y el criterio sugerido por el solicitante, aplicable al artículo o producto objeto de consulta.

II. Cuando corresponda la presentación de muestras, estas deberán:

- Presentarse en cantidad y número suficiente según lo dispone la Guía para el envío de muestras al Departamento de Laboratorio de la Dirección General de Aduanas.
- Cancelar los derechos de Laboratorio por cada análisis de muestra, el cual tiene un costo de \$10.86 (IVA incluido), el pago se efectuará en las instituciones bancarias autorizadas.

III. Documentos de acreditación necesarios para realizar el trámite.

Si el solicitante del trámite es el Agente Aduanero o el Apoderado Especial Aduanero adjuntará fotocopia del carnet debidamente certificada, que lo acredita como tal y una nota con el consentimiento del importador. En otros casos deberá presentar poder en original o copia certificada que lo autorice realizar el trámite.

Formulario (s):

- Solicitud de Clasificación Arancelaria (Formato DAR-GT-001)
- Guía para el envío de muestras al Departamento de Laboratorio
- Capítulos del SAC con requerimiento

Procedimiento General:

El interesado obtiene del Portal Web del Ministerio de Hacienda, el Formulario de Solicitud de Clasificación Arancelaria (formato DAR-GT-001), procede a completarla con todos los requisitos requeridos.

Interesado solicita a la Unidad de Atención al Usuario, gestione ante el Departamento Arancelario su dictamen u opinión, si la muestra objeto de consulta requiere de análisis de laboratorio; esta Unidad emite el Mandamiento de Pago por el valor del servicio.

El interesado presenta en ventanilla del Área de Correspondencia de la DGA, la solicitud debidamente completada, muestra del producto y Recibo de Ingreso cancelado, si corresponde, y demás documentación técnica, para que se remita posteriormente al Departamento Arancelario, previo haber generado el número de petición en el Sistema de Correspondencia.

El encargado del Área de Correspondencia, verifica que la documentación esté completa y conforme a los requisitos publicados en la página web del Ministerio de Hacienda, valida número de petición, coloca fecha de recibido y procede a trasladar expediente al Departamento Arancelario, quien verifica solicitud y requisitos para la emisión de respuesta.

El Departamento Arancelario, revisa y analiza la documentación presentada;

Si no cumple con los requisitos, se hace un requerimiento al interesado, mediante correo electrónico a través de la Unidad de Atención al Usuario, dando un plazo de tres días hábiles para solventarlo; en caso que no proporcione lo requerido, se devuelve solicitud y documentos presentados.

De estar conforme, determina el inciso arancelario y emite el dictamen u opinión de clasificación, para la autorización por parte de la Dirección General.

Se remite dictamen u opinión al Área de Correspondencia, quien notifica al interesado.

2.5.10. Valoración aduanera

Para la generalidad de las mercaderías del universo arancelario, está establecido un derecho de importación “ad-valorem”. En operaciones de importación este derecho se aplica sobre el valor en aduana de mercadería. Por lo tanto, para determinar la base imponible sobre la cual habrá que aplicar el derecho ad-valorem establecido, deberemos previamente determinar el valor de la mercadería. La adopción de un sistema de tributación ad valorem implica la necesidad de establecer la forma de determinar el valor. Carecería de eficacia un régimen que permitiera modificar unilateralmente a un importador/exportador el modo de determinar el valor de las mercaderías sobre el cual se aplicarían los derechos.

Normas claras de valoración permiten reducir o eliminar los efectos restrictivos que ciertas prácticas de valoración pueden tener sobre el comercio internacional.

Es de vital importancia la correcta valoración en aduana de las mercaderías. Es función esencial del servicio aduanero el control de la declaración del valor. Debe fiscalizar que la declaración sea conforme con la realidad.

Cuando tenga dudas acerca del valor declarado está obligada a investigar hasta las últimas consecuencias. Debe proteger la renta fiscal y a los importadores serios que se ven perjudicados por las prácticas desleales realizadas por los importadores que sub-facturan.

En el presente trabajo hemos comentado los métodos con los que cuenta el servicio aduanero para combatirla. Consideramos conveniente la correcta puesta en práctica de los mismos. No se cuestiona la firme posición política de combatir la subfacturación, sólo se pretende discrepar con alguno de los métodos instrumentados. Aplaudimos el fin perseguido, planteamos nuestras inquietudes en relación a alguno de los caminos emprendidos para llegar a la meta. La capacitación del personal adecuado, la informatización, el intercambio de información y el control efectivo, parecen las medidas más adecuadas para combatir la subfacturación.

2.5.11. Ley orgánica de la dirección general de aduanas

La presente Ley tiene por finalidad establecer los objetivos y funciones de la Dirección General de Aduanas, así como definir su estructura orgánica y funcional, establecer su competencia y autonomía.

Art. 1. La presente Ley tiene por finalidad establecer los objetivos y funciones de la Dirección General de Aduanas, así como definir su estructura orgánica y funcional, establecer su competencia y autonomía. Cuando en las leyes se haga referencia a la Dirección General de la Renta de Aduanas se entenderá la Dirección General de Aduanas. Definiciones

Art. 2. Para los propósitos de esta Ley, las palabras o frases que a continuación se indican tienen los siguientes significados:

a) Autoridad Aduanera: funcionario de la Dirección General de Aduanas que, en razón de su cargo y en virtud de la competencia otorgada, comprueba la correcta aplicación de la normativa aduanera, la cumple y la hace cumplir.

b) Dirección General: Dirección General de Aduanas, para los efectos de la presente Ley, cuando se haga referencia a ésta, se utilizarán indistintamente las expresiones Administración Tributaria Aduanera o Servicio de Aduanas.

c) Sujeto Pasivo: El obligado al cumplimiento de las prestaciones tributarias aduaneras, sea en calidad de contribuyente o en calidad de responsable.

d) Contribuyente: Sujeto que realiza o respecto del cual se verifica el hecho generador de la obligación tributaria aduanera.

e) Responsables: Los auxiliares de la función pública aduanera y cualquier otro sujeto, que aun sin tener el carácter de contribuyente debe por disposición expresa de la Ley cumplir las obligaciones atribuidas a éste.

f) Territorio aduanero: El ámbito terrestre, acuático y aéreo de El Salvador, con las excepciones legalmente establecidas.

2.5.12. Ley de registro de importadores

Art. 1.- Créase el Registro de Importadores, denominado en adelante el Registro, en el cual deberán inscribirse todas las personas naturales o jurídicas, organismos y dependencias del Gobierno Central, instituciones oficiales autónomas, municipios, empresas estatales o municipales, fideicomisos y sucesiones, que realicen operaciones de importación de mercancías. Para efectos del presente artículo, se consideran importadores a los sujetos referidos en el inciso anterior, cuando importen mercancías para el desarrollo de las actividades que constituyan su finalidad o razón social, negocio, profesión, arte u oficio.

Art. 2.- Quedan excluidas de la obligación de inscribirse en el Registro las personas y organismos pertenecientes al Cuerpo Diplomático o Consular, o que reciban tratamiento diplomático en virtud de algún Convenio, así como los consignatarios de bienes bajo las modalidades especiales de importación definitiva.

2.5.13. Ley de zonas francas

La ley fue creada con el objeto de regular el funcionamiento de Zonas Francas y Depósitos de Perfeccionamiento Activo, así como los beneficios y responsabilidades de los titulares de empresas que desarrollen o usen las mismas.

Podrán establecerse y funcionar en Zona Franca empresas nacionales o extranjeras, que se dediquen a la producción, ensamble o maquila, manufactura, procesamiento, transformación o

comercialización de bienes. Los cuales podrán ser destinados a la exportación directa o indirecta al área centroamericano o fuera de esta, o para su posterior nacionalización siempre y cuando las empresas interesadas presenten a la autoridad aduanera las respectivas solvencias de pago al Instituto Salvadoreño del Seguro Social y a las diferentes Administradoras de Fondos de Pensiones, de las cotizaciones correspondientes a los treinta días anteriores a aquel en el que se lleve a cabo la exportación de los productos.

Si se tratare de manufacturas o comercialización de bienes de la confección y de textiles, incluyendo hilaturas, dichos bienes, para ser nacionalizados, causarán los derechos e impuestos a la importación, excepto por el componente agregado nacional del bien o servicio en referencia, el de Transferencia de Bienes Muebles y a la Prestación de Servicios, Impuesto sobre la Renta e impuestos municipales correspondientes. Dichos bienes deberán comprender además un valor de contenido nacional o regional, no menor del cincuenta por ciento, excepto en el caso que no exista producción nacional

2.5.14. Ley de almacenaje

Nació por la necesidad de la promulgación de una ley que contenga las reformas hechas hasta el presente con el objeto de facilitar su aplicación e interpretación y porque es conveniente incluir nuevos servicios con el propósito de motivar el pronto registro aduanero de las mercancías. Las mercancías que ingresen a los depósitos temporales administrados por las Aduanas de la República gozarán antes de ser sometidas a despacho aduanero, de los plazos de almacenaje libre que se establecen a continuación:

- a) 48 horas cuando se trate de animales vivos;
- b) 5 días hábiles para mercancías en general.

Vencidos dichos plazos, el almacenaje de las mercancías causará las tasas establecidas. Todo importador está en la obligación de retirar sus mercancías sometidas a despacho, dentro del plazo de almacenaje libre de cinco días hábiles contados a partir de la fecha en que el sistema informático o el Contador Vista en su caso, autorice su levante. Vencido dicho plazo, las mercancías causarán las mismas tasas establecidas. En los casos que el despacho de la mercancía se demore o la obtención de los documentos necesarios para el registro sufre atraso por causas imputables a las instituciones, se suspenderán los plazos de almacenaje libre establecidos en La ley en cuestión, o se suspenderá la causa miento de la tasa correspondiente.

2.5.15. Regulación para importar productos animales y vegetales

El poder ejecutivo viendo la necesidad de dictar medidas prohibitivas o restrictivas, respecto a los animales, vegetales, productos o subproductos y considerando que las circunstancias exigen la adopción y ejecución de las medidas y señalamiento indicados, que aconseje la prevención y seguridad agropecuaria, a efecto de evitar la introducción al territorio nacional, de enfermedades o plagas que puedan exponer a mayores y peligrosos riesgos nuestros recursos e intereses agropecuarios, con perjuicio de la economía nacional; para el mejor cumplimiento de las funciones que en materia de Sanidad Agropecuaria corresponden al Ministerio de Agricultura y Ganadería, es conveniente fijarle los medios y formas de proceder en tal materia, a fin de obtener los objetivos a que se refieren los Considerandos precedentes. Para la importación de los animales, vegetales, productos o subproductos de los mismos, el interesado deberá presentar solicitud escrita al Departamento, a efecto de que se le extienda el correspondiente Permiso de Importación. La solicitud deberá contener:

- a) Nombre completo y general del interesado;
- b) Lugar de residencia y domicilio;
- c) Cantidad de animales, vegetales, productos y subproductos de los mismos, raza, especie, variedad, medios de identificación y país y lugar de origen;
- d) Medio o medios de transporte;
- e) Puerto de embarque y de entrada al territorio nacional; y
- f) Declaración expresa de que acepta y se obliga a cumplir todas las disposiciones sobre el particular emanadas de las autoridades del Departamento y del Ministerio.

A la solicitud deberá acompañarse el Certificado de Sanidad Animal o de Sanidad Vegetal respectivo, extendido por la autoridad oficial competente, en el cual se haga referencia expresa de los requisitos señalados en este Decreto.

2.5.16. Ley del régimen aduanero sobre tiendas libres

Aprobada por Decreto Legislativo No. 373, de fecha 5 de abril de 2001, publicada en el Diario Oficial No. 81, Tomo No. 351, del 2 de mayo del mismo año. Esta ley establece la facultad a la Dirección General de Aduanas, para autorizar a personas naturales y jurídicas, previo cumplimiento de los requisitos para operar y funcionar, como establecimientos de comerciales bajo el Régimen Aduanero de Tiendas Libres (conocidas también como duty free), quienes

pueden introducir mercancías a dichos establecimientos, libres de derechos impuestos, destinadas exclusivamente a la venta a viajeros que salgan o entren al país por vía aérea.

2.6. Marco técnico

2.6.1. Tratamiento aduanal

El concepto de tratamiento aduanal tiene que ver con la potestad (conjunto de derechos, facultades y competencias que la legislación en la materia le concede en forma exclusiva al Servicio Aduanero de El Salvador) entregándole la potestad para ejercer sus funciones de control y fiscalización. Esta Autoridad se materializa en un funcionario que tiene el deber de cumplir y hacer cumplir la legislación. Este cumplimiento se hace por medio de: visitas a empresas, establecimientos industriales, comerciales o de servicios, efectuar auditorias, requerir y examinar la información necesaria para comprobar el debido cumplimiento de la legislación.

Los principales derechos que tiene la aduana en el ejercicio de la fiscalización son entre otros:

- a) Comprobar el cumplimiento de las obligaciones aduaneras. (Buena declaración y buen pago).
- b) Comprobar el cumplimiento de las obligaciones y deberes de los auxiliares. (Buenas declaraciones y cálculos de pagos).
- c) Requerir la información que los auxiliares, importadores, exportadores, declarantes y terceros deben de custodiar.
- d) Visitar empresas, importadores y exportadoras entre otras para efectuar auditorias.
- e) Investigar posibles infracciones aduaneras, cuando corresponda.
- f) Comprobar la correcta utilización de los sistemas informáticos autorizados por el Servicio Aduanero.
- g) Verificar, el uso correcto de las mercancías que ingresaron con algún estímulo fiscal como franquicia, exención o reducción de derechos e impuestos así como si el beneficiario cumple con las condiciones de la ley que otorga el beneficio.

2.6.2. Actos previos a la importación

Se entiende por actos previos a las actividades que pueden ser realizadas por los usuarios antes de efectuar la Declaración de las mercancías ante las Aduanas, para poder garantizar una correcta aplicación de la legislación aduanera.

El Título V en su Capítulo I (Arts. 72 al 74) del Código Aduanero Uniforme Centro Americano (CAUCA) y artículos 291 al 316 del Reglamento de dicho código, relacionado a los Actos Previos, describe éstos referidos a Resoluciones anticipadas, el Examen Previo, correcciones de Documentos de Transporte, extracción de muestras y los procedimientos aduaneros en materia de Propiedad Intelectual.

Para poder determinar los pasos a seguir por los usuarios en el proceso de importación, se delimitan las acciones que le corresponde realizar al usuario por sí mismo, comenzando con el proceso de obtención de documentos y luego que ya los posea, poder interactuar con la Aduana para iniciar con el proceso de despacho, con la finalidad de obtener el levante o ingreso de las mercancías al país.

Corresponde al usuario:

Toda persona natural o jurídica que desee importar a El Salvador, debe de contar con los documentos de compra o propiedad de los bienes y con los del transporte de las mercancías, debiendo con éstos obtener un Número de Identificación Tributaria (NIT) de importador, el cual debe tramitar en la Unidad de Atención al Contribuyente del Ministerio de Hacienda ubicado en Edificio 3 Torres, ubicado en el Boulevard de los Héroes No. 1231, San Salvador ó también podrá obtenerlo en los Centros y Mini centros Express del contribuyente del Ministerio de Hacienda.

La obligación de obtener este documento será generalmente necesaria cuando la importación sea para fines comerciales.

Cabe mencionar que no será necesario el NIT de importador en algunas operaciones permitidas por la legislación, en cuyo caso podrá realizarlas con un documento de identidad personal ante el servicio aduanero.

A continuación se detallan las operaciones que se pueden realizar sin la necesidad de un NIT de importador:

- Personas y Organismos pertenecientes al Cuerpo Diplomático o Consular o que reciban tratamiento diplomático en virtud de algún Convenio.
- El tráfico de envíos de socorro. (Donaciones por Emergencia Nacional)
- El tráfico de envíos postales; y;
- La importación del equipaje de viajeros y el menaje de casa.
- Pequeños envíos familiares sin carácter comercial (Siempre y cuando se demuestre que son envíos familiares)

La excepción aplicará siempre y cuando las mercancías sean importadas cumpliendo con los requisitos establecidos para cada una de las modalidades descritas, ya que en caso que no puedan gozar de tal calidad, a pesar de cumplir con la condición de ser consideradas dentro de tales clases de mercancías, deberá obtenerse el NIT de importador correspondiente para importarse como mercancías comunes.

En el caso de las demás mercancías que tengan un valor superior al monto establecido en la Ley de Equipajes de Viajeros Procedentes del Exterior (\$1,000.00 actualmente), será necesaria la obtención del NIT del importador.

En el caso de la importación de Vehículos Usados, será necesaria la obtención del NIT de importador

2.6.3. Documentación previa a la importación

Documentación necesaria para la importación: Para realizar el proceso de importación se requieren documentos mínimos, entre los cuales se encuentran los de compra o propiedad de las mercancías y los del transporte de las mercancías en caso de que se haya contratado un medio de transporte, en cuyo caso el transportista debe de otorgarle dichos documentos entre los cuales se puede mencionar el manifiesto de carga y el documento de transporte.

Los documentos referidos son principalmente:

- Documentos de compra (Factura comercial. Tiquetes de caja o recibos que sustenten el valor de las mercancías).

- Documentos de transporte, el cual sirve para demostrar la propiedad (conocimientos de embarque o BL por sus siglas en ingles de Bill of Lading, guía aérea o carta de porte).

Estos son los documentos mínimos en caso de las prendas de vestir, ya que no requieren del cumplimiento de obligaciones o requisitos no tributarios, como aquellos documentos que el usuario debe presentar cuando importe bienes que tiene alguna restricción y debe ser previamente autorizada su importación por autoridades que intervienen en el control del comercio exterior, tales como la Dirección Nacional de Medicamentos, MAG, MINSAL, etc.

2.6.4. Operaciones previas ante aduanas

El importador tiene alternativas de realizar operaciones previas ante la aduana, con la finalidad de realizar una declaración de forma adecuada y correcta.

PROCESOS DE DESPACHO DE DECLARACIONES DE MERCANCÍAS

El proceso de despacho contiene los pasos que tiene que cumplirse para que las mercancías sean liberadas del control aduanero, este da inicio con la aceptación de la declaración de mercancías y finaliza con el levante automático de las mercancías o con la liberación de las mercancías por el control aduanero.

La importación definitiva es el régimen que permite el ingreso, previo cumplimiento de los requisitos arancelarios (pago de derecho e impuestos) y no arancelarios (Permisos de importación), aplicable según el tipo de mercancías a importar.

La importación definitiva de prendas de vestir posee generalmente una tasa de Derechos Arancelarios a la importación (DAI) de 15%, al ingresar al territorio salvadoreño se debe grabar además con una base imponible del 13% de impuesto a la transferencia de bienes muebles y servicios (IVA) sobre el valor de aduana que de acuerdo el Art. 48 literal “g” de ley del IVA está constituido por el valor CIF más los derechos arancelarios y los impuestos específicos al consumo que correspondan; en el caso de la importación de prendas de vestir la base imponible para el pago del IVA es el valor CIF (costo, flete y seguro) más el Valor DAI. El valor en aduana es una compraventa normalmente se presenta por medio de una factura que el importador adjunta a la declaración para realizar la importación.

ELABORACIÓN DE DECLARACIONES DE MERCANCÍAS

El momento de la Aceptación de la Declaración de Mercancías ha sido aplicado de diversas formas, por lo que se hace necesario emitir un criterio uniforme que determine que deberá entenderse por aceptación de la Declaración de Mercancías.

En la actualidad se han identificado diferentes posiciones adoptadas respecto de dicho momento, algunas de las cuales se detallan a continuación:

- La Declaración de Mercancías debe ser aceptada, en la fecha que es registrada en el Sistema Informático de la Dirección General de Aduanas y se haya pagado y firmado electrónicamente.
- La Declaración de Mercancías, será aceptada en el momento en el que el importador presente ante la Aduana todos los documentos que respaldan la importación y haya cumplido con todas las formalidades aduaneras, tributarias y no tributarias.
- Las declaraciones de mercancías cuando son teles despachadas, especialmente cuando es con pago electrónico, los documentos originales son presentados posteriormente en la aduana, lo cual genera una diferencia entre la fecha del registro y la fecha en que son presentados la totalidad de los documentos exigibles de acuerdo a la naturaleza del régimen de que se trate.
- Importancia de definir el criterio

El momento de la aceptación de la Declaración de Mercancías, se vuelve importante, debido a que tiene un efecto en la contabilización de los plazos en los distintos regímenes aduaneros a los que son sometidos las mercancías, conforme lo siguiente:

- Para la contabilización del plazo de permanencia de las mercancías en el depósito temporal.
- Para diferenciar el registro de la declaración de mercancías y el momento en que se presente en debida forma la declaración de mercancías, dado que tiene incidencia en la aplicación de tasas por el cobro del almacenaje.
- Tiene incidencia para el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Art. 34 de la Ley de Transporte Terrestre, para que un vehículo pueda ser importado por su antigüedad.
- Para determinar el nacimiento de la obligación tributaria aduanera y el pago de los tributos e intereses moratorios.
- El momento de la recepción de la declaración de mercancías, tiene incidencia en la fecha de caducidad de la referida declaración, para ejercer las facultades de fiscalización.

- Para aplicación y determinación de las obligaciones no tributarias.

BASES LEGALES

Art. 11 de la Ley de Simplificación Aduanera

La Declaración de Mercancías se considerará aceptada cuando se registre en el sistema informático autorizado por la Dirección General de Aduanas.

Art. 83 del CAUCA

La Declaración de Mercancías se entenderá aceptada cuando se registre en el sistema informático del Servicio Aduanero u otro sistema autorizado. La realización de dicho acto no implica avalar el contenido de la declaración, ni limita las facultades de comprobación de la Autoridad Aduanera.

Art. 4 del CAUCA

Aceptación de la Declaración de Mercancías, es el acto de registrar para su trámite la declaración de mercancías.

Art. 317 del RECAUCA

Toda mercancía, para ser destinada a un régimen aduanero, deberá estar amparada en una declaración de mercancías.

Art. 318 del RECAUCA

La declaración de mercancías se presentará mediante transmisión electrónica o en los formularios o formatos autorizados por el servicio aduanero, previo cumplimiento de las formalidades aduaneras y pago anticipado de los derechos e impuestos por la vía electrónica, cuando corresponda.

Art. 326 del RECAUCA

Si la declaración de mercancías presenta inconsistencias o errores o en general, no se hubiere cumplido con los requisitos necesarios para la aplicación del régimen solicitado, la declaración de mercancías no se aceptará.

Art. 334 del RECAUCA

La Declaración de Mercancías se entenderá aceptada una vez que ésta se valide y registre en el sistema informático del Servicio Aduanero u otro medio autorizado.

Entre las causales de no aceptación de la declaración de mercancías, se encuentran las siguientes:

- Exista discrepancia entre el inventario o registro de mercancías que se encuentra en el sistema informático del Servicio Aduanero y el despacho solicitado;
- No se han llenado todos los espacios disponibles en la declaración de mercancías cuando sea obligatorio completarlos, de conformidad con el régimen o modalidad solicitados;
- Exista contradicción en la información transmitida en forma electrónica, entre los mismos datos de la declaración de mercancías o de éstos en relación con la información registrada;
- Cuando exista disconformidad entre la información contenida en la declaración de mercancías y la establecida en los documentos que la sustentan;
- Cuando no se aporten o transmitan en forma electrónica la totalidad de los documentos exigibles de acuerdo a la naturaleza del régimen de que se trate;
- No han sido pagados o garantizados, cuando corresponda, los tributos aplicables;
- Otras que el Servicio Aduanero establezca.

CRITERIOS

En atención a lo antes citado y con la finalidad de establecer un criterio uniforme sobre el momento en que se debe tener por aceptada una Declaración de Mercancías, se emite el criterio de acuerdo a las modalidades siguientes:

- La fecha de aceptación de la Declaración de Mercancías que no estén sujetas a requisitos no arancelarios, será la fecha del registro en el sistema informático de la DGA cuando se haya pagado y firmado electrónicamente. En los Regímenes Aduaneros, que no conllevan pago, se entenderán aceptadas, cuando se haya firmado electrónicamente.
- En el caso que la Declaración de Mercancías no esté pagada y firmada electrónicamente, será la que estampe el funcionario de la Aduana como tal o la que se consigne en la viñeta de la selectividad, en la casilla correspondiente del formulario de

declaración. Igualmente aplicará para aquellos casos en los cuales deba cumplir con obligaciones no tributarias.

En ambas modalidades el importador deberá previamente haber cumplido con lo siguiente:

- Cumplir con todos los requisitos y documentación necesaria para la aplicación del régimen solicitado.
- Haber cumplido con todas las formalidades aduaneras y pago anticipado de los derechos e impuestos aplicables a la importación, según el régimen solicitado.

Disposiciones Generales:

Para los efectos de lo dispuesto en el presente criterio, se entenderá por registrada la declaración de mercancías en el Sistema Informático de la Dirección General de Aduanas, el acto mediante el cual se transmite electrónicamente la referida declaración a través de la modalidad conocida como "tele despachó", la cual constituye un conjunto de elementos tecnológicos de carácter informático y de comunicaciones que se registran en el Módulo MODBRK de SIDUNEA, o en cualquier otro sistema que la Dirección General autorice.

Para efectos de lo dispuesto en el artículo 326 del RECAUCA, cuando el importador incurra en cualquiera de las causales de no aceptación de la declaración de mercancías referidas en dicha disposición, se considerará por aceptada la declaración de mercancías, cuando el importador presente nuevamente la declaración de mercancías y haya solventado lo señalado en la hoja de devolución de documentos emitida por la autoridad aduanera.

Casos Especiales:

Vehículos usados.

Para efecto de la aplicación del presente criterio, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 330 del RECAUCA, los vehículos usados se excluyen como mercancía que puede ser objeto de una Declaración Anticipada, consecuentemente para la importación de Vehículos Automotores Usados, la Declaración de Mercancías, deberá ser presentada posterior a la recepción de los vehículos, en los Recintos de la Aduana o Depósito Temporal autorizado.

Cuotas, licencias y contingentes

En el caso de las mercancías amparadas a cuotas, licencias y contingentes arancelarios, el momento de la aceptación de la Declaración de Mercancías, será de conformidad a lo establecido en el presente criterio.

Asimismo para gozar de las preferencias antes relacionadas, la mercancía deberá ingresar al territorio aduanero dentro del periodo de vigencia de la cuota, licencia y contingentes a la cual se amparan, caso contrario no podrán gozar de la misma y deberán pagar la tasa arancelaria NMF.

Tratados de Libre Comercio (TLC)

Las Declaraciones de Mercancías amparadas a TLC'S, se considerarán aceptadas de conformidad a la fecha de registro en el sistema sin importar la modalidad de pago, siempre y cuando se cumpla con los requisitos para que la misma sea admisible.

Decretos Legislativos temporales de exención

Para el caso de las mercancías amparadas en Decretos Legislativos temporales, el momento de la aceptación de la Declaración de Mercancías y el ingreso de las mercancías deberá efectuarse dentro del periodo de vigencia del decreto al cual se amparan, caso contrario no podrán gozar de la exención otorgada.

Exportaciones y Reexportaciones

El momento de la aceptación de la Declaración de Mercancías, será la que estampe el funcionario de la Aduana, en la casilla correspondiente del formulario de la declaración o la que se consigne en la viñeta de selectividad.

Otros

Para el caso de Leyes Especiales, que rigen el momento de la aceptación de la Declaración de Mercancías, será el establecido en las mismas.

Contabilización de plazos

Para el caso de contabilización de los plazos y demás requisitos que la normativa aduanera establece, a efecto de determinar el momento de la aceptación de la Declaración de Mercancías, se deberá tener como fecha de aceptación la definida en el presente criterio para la aplicación de los mismos.

En el proceso Aduanero, hay dos formas en que se pueden pagar los impuestos o realizar una importación: una es la Declaración de Oficio y otra es la Declaración Transmitida.

DECLARACIÓN DE MERCANCÍA DE OFICIO

La Declaración de oficio es aquella que es elaborada por los funcionarios del Servicio Aduanero, de forma gratuita, basada en la información de la documentación que sea entregada por el usuario, en la cual se establecen los impuestos a pagar por las mercancías objeto de importación, siendo este documento con el cual deben pagarse dichos impuestos en los bancos o instituciones autorizadas o en la Dirección General de Tesorería del Ministerio de Hacienda por medio de las colecturías habilitadas en las Aduanas del país. Este tipo de Declaración está limitada a ciertos regímenes y mercancías en particular.

El artículo 87 del Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) establece que la intervención del Agente Aduanero no será necesaria en las siguientes modalidades, operaciones y trámites:

- a) Cuando se trate de operaciones aduaneras efectuadas por el gobierno y sus dependencias, las municipalidades y las instituciones autónomas o semiautónomas del Estado;
- b) Cuando las mercancías objeto de operación o trámite aduanero se encuentren en cualquiera de las condiciones siguientes:
 - Estén amparadas por un formulario aduanero de un convenio centroamericano de libre comercio, bilateral o multilateral.
 - Pequeños envíos sin carácter comercial;
 - Se reciban o despachen a través del sistema postal internacional sin carácter comercial;
 - o
 - Se hayan recibido mediante sistemas de entrega rápida o Courier y cumplan las normas de esta modalidad;
 - Equipaje de viajeros y mercancías distintas del equipaje;
 - Las efectuadas por personas jurídicas representadas por un apoderado especial aduanero;
- c) Provisiones de a bordo;
- d) Envíos de socorro;

- e) Muestras sin valor comercial;
- f) Importaciones no comerciales cuando su valor no exceda de mil pesos centroamericanos; y
- g) Otras modalidades, operaciones y trámites que en este Reglamento se señalen expresamente.

Asimismo, el artículo 88 del Reglamento mencionado dispone que, salvo disposición legal en contrario, la intervención del agente aduanero será optativa en los casos siguientes:

- a) Exportaciones definitivas;
- b) Exportación temporal con reimportación en el mismo estado.
- c) Zonas francas;
- d) Depósito aduanero;
- e) Exportación temporal para el perfeccionamiento pasivo;
- f) Admisión temporal para el perfeccionamiento activo; y
- g) Otros regímenes, que en este Reglamento se señalen expresamente

Caso especial de vehículos usados

Adicional a estas modalidades y operaciones mencionadas, el Servicio de Aduanas ha establecido que la importación de vehículos usados también se puede realizar de forma personal ante las Aduanas y éstas le elaborarán la Declaración de Mercancías para el pago de los tributos respectivos, estableciendo como única limitante que solamente se efectuarán declaraciones de mercancías para una cantidad máxima de 2 vehículos al importador relacionado, si importa más de esta cantidad, deberá de buscar los servicios de un Agente Aduanero para las posteriores importaciones a través de una Declaración Transmitida.

Es importante que el propietario de las mercancías comprenda que la transparencia y veracidad de la información que presente, es imprescindible para evitar contratiempos en el proceso que realizará la aduana, por lo que el usuario únicamente deberá de presentar, la Solicitud de Registro de la Declaración de Oficio, dirigido al Administrador de Aduana, adjuntando los documentos siguientes:

1. DUI, PASAPORTE o NIT, (Original y Fotocopia); En el caso de vehículos usados deberá obtener NIT de Importador conforme lo mencionado en los ACTOS PREVIOS propios del Usuario.

2. Documentos de compra de los productos como Factura o tiquete de compra, si los posee. En el caso de vehículos usados deberá de presentar los documentos de propiedad del vehículo (Título de Propiedad, Tarjeta de Circulación, u otro documento, según aplique)

3. Documentos de Transporte tales como: Guía aérea, Conocimiento de embarque (BL por sus siglas en inglés) o Carta de Porte, según aplique por el tipo de transporte utilizado. En el caso que las mercancías hayan arribado por la vía postal, debe agregar el aviso que le ha enviado la Dirección General de Correos para iniciar el proceso de despacho.

4. Autorizaciones, registros, certificados y otros documentos según corresponda (en el caso de mercancías restringidas, para lo cual debe presentar los permisos correspondientes según aplique), ya que para muchas mercancías está controlado su ingreso al país, como por ejemplo: los medicamentos y materias primas para la industria farmacéutica, debe ser autorizado su ingreso por la Dirección Nacional de Medicamentos (www.medicamentos.gob.sv) entidad que también controla los químicos y productos que puedan ser utilizados como precursores para estupefacientes; los productos de origen vegetal y animal que son controlados por la Dirección General de Sanidad Vegetal y Animal del Ministerio de Agricultura y Ganadería (www.mag.gob.sv); los productos alimenticios y que ya vengan listos para el consumo humano directo o sea preparados, los cuales son controlados por el Ministerio de Salud (www.minsal.gob.sv); los productos pirotécnicos, armas, explosivos que son autorizados para su importación por el Ministerio de la Defensa Nacional (www.fuerzaarmada.gob.sv); los productos que pueden causar daños al medio ambiente, que están calificadas por la legislación internacional como Sustancias Agotadoras de la Capa de Ozono, Compuestos Orgánicos Persistentes y demás productos que puedan causar un daño importante a los ecosistemas, los cuales son autorizados por el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

La mayoría de productos que son considerados peligrosos deben de ingresarse en un medio de transporte que esté autorizado por el Viceministerio de Transporte para que puedan ingresar al territorio nacional transportando bienes de tales características.

Los productos que son controlados en nuestro país, pueden ser consultados en los siguientes enlaces:

- Productos controlados por la Dirección Nacional de Medicamentos (ver listado de materias primas y productos controlados)
- Productos controlados por el Ministerio de la Defensa Nacional (ver listado)
- Productos controlados por el Ministerio de Salud (ver listado)
- Productos controlados por el Ministerio de Medio Ambiente (ver listado)
- Productos controlados por el Ministerio de Agricultura y Ganadería (ver listado de insumos agropecuarios y de fitos y zoonosológicos).

Adicional a ello pueden consultarse los productos a mayor detalle en el Arancel Informatizado Centroamericano que fue desarrollado por la Secretaría de Integración Económica Centro Americana (SIECA) con el apoyo técnico del Gobierno de El Salvador por medio de la Dirección General de Aduanas y el Ministerio de Economía y las entidades contraloras, lo cual puede visitarse en el sitio www.aic.sieca.int para revisar los requisitos, bases legales y los lugares donde pueden obtenerse las autorizaciones mencionadas.

Si goza de Franquicias debe presentar la documentación de respaldo respectiva (Orden de Franquicia autorizada por la Dirección General de Aduanas, Carta de donación emitida ya sea por el exportador o importador).

En el caso de los envíos postales, además debe de presentar Aviso Informe de Almacén, firmado por el consignatario en caso de que las mercancías no se retiren personalmente, agregando copia de documento de identidad de la persona autorizante.

Todas las mercancías que son importadas por medio de una Declaración de Oficio, son verificadas físicamente, ya que este es un paso necesario para establecer los tributos que son aplicables a las mercancías que serán importadas.

PAGO DE IMPUESTOS

Las importaciones normalmente están afectas al pago de impuestos, a excepción de aquellas que la legislación establece como exentas, dependiendo del tipo de mercancías o la calidad que ostente el importador.

El primero de los tributos, o impuestos como se llaman comúnmente, son los Derechos Arancelarios a la Importación (DAI) los cuales están contenidos en el Arancel Centroamericano de Importación, en el cual se establecen los porcentajes que debe pagar cada una de las mercancías que ingresan al país, aplicándose porcentajes distintos dependiendo del tipo de mercancías, que van desde aquellos productos que están con un 0%, pasando luego a un grupo de mercancías que pagan 5%, 10% y 15%, además tenemos otro grupo de mercancías que pagan 20 y 25%, teniéndose también mercancías que pagan un 30 y 40%.

De manera general podemos mencionar que los productos siguientes tienen aranceles similares, debiendo aclararse que esto es una simple descripción para que sirva de referencia, aunque para conocer exactamente el arancel que le corresponde las mercancías debe de revisarse el Arancel Centroamericano de Importación o de forma electrónica en el arancel informatizado centroamericano:

Con un DAI del 0% al 5% están afectos los animales vivos (reproductores de raza pura), granos o semillas para siembra, combustibles, algunos gases, algunos metales, algunas vitaminas, algunos medicamentos, vacunas, colorantes, tintas, reactivos, pastas de madera, papel, alambres, algunas herramientas, artículos de metal, motores, maquinaria y aparatos industriales, tractores, barcos (exceptuando los deportivos), remolcadores, plataformas de perforación, vehículos especiales como ambulancias y carros fúnebres, cisternas, frigoríficos, para recolección de basura, de sondeo o perforación.

Con un DAI 5 a 15% se pueden importar animales vivos, carnes, frutas, verduras, cereales, grasas crudas, aceites, extractos y jugos, hortalizas, cementos, cal, helados, perfumes, cosméticos, velas, ceras, adhesivos, películas para revelado, líquidos para el uso en vehículos, artículos plásticos, caucho, llantas, cueros, maderas, brochas, papel, libros contables, álbumes, calendarios y tarjetas, tejidos, hilados, alfombras, prendas de vestir, zapatos, cascos, sombreros, adoquines, artículos de metal, vidrio, vidriera, joyería, cisternas, alambre, clavos, tijeras, electrodomésticos, básculas, arados industriales, grifos, timbres, paracaídas, lentes o gafas, cámaras fotográficas, proyectores, instrumentos musicales, muebles, juguetes, muñecas, artículos deportivos, termos, esculturas o estatuas, colecciones y antigüedades de más 100 años.

Con un DAI del 20% pueden importarse crema de leche, bebidas fermentadas, cervezas, tricótomos y cuádrimotor.

Con un DAI del 25% pueden encontrarse los vehículos usados o nuevos, dependiendo de la cilindrada del motor y las características como son el tipo, por ejemplo, sedan, van o todo terreno, aunque los pick up tienen un DAI del 5% y los camiones y autobuses 1%.

Un DAI de 30% se aplica a algunos vehículos con motores superiores a los 2000 CC, cigarrillos, licores, Gin y Ginebra, carne deshuesada, pastas lácteas, carros para nieve, armas de fuego, armas de aire comprimido, municiones, espadas, sables.

Con un DAI del 40% se encuentran el alcohol y aguardiente desnaturalizado, arroz, queso, azúcar, yogur y jamones.

Además de este impuesto debe de pagarse el Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles o la Prestación de Servicios, comúnmente conocido como Impuesto al Valor Agregado o IVA. Este es un 13% que se aplica sobre la sumatoria del valor en aduanas o base imponible y el DAI que se ha establecido para los bienes sujetos a importación.

Asimismo, algunos productos deben de pagar contribuciones especiales o impuestos específicos. Por ejemplo pagan impuestos específicos las bebidas alcohólicas, el alcohol, las armas de fuego, las bebidas gaseosas, los jugos, refrescos, las bebidas isotónicas, rehidratantes, los productos de tabaco, los pirotécnicos, (ver DACG 005-2012 de Impuestos Específicos).

De igual manera, algunos de los productos mencionados están afectos a impuestos ad-valorem, en virtud de leyes especiales que han establecido dichos impuestos para su importación.

Base Imponible

La base imponible es el valor sobre el cual se cobran los impuestos en la Aduana. Se conoce comúnmente como el valor en Aduanas de las Mercancías.

Para el cálculo del valor en Aduana se inicia por establecer el valor pagado o por pagar de los bienes objeto de importación, que es normalmente el valor de la factura o documento de compra de los bienes, agregando a éste, el precio pagado por el transporte de las mercancías, el cual normalmente es reflejado en el documento de transporte que haya emitido el

transportista de las mercancías y agregando la prima de seguro que se haya contratado para el envío de los bienes. Vale mencionar que en el caso que no se haya contratado una póliza de seguro para el traslado de los bienes, la Ley de Simplificación Aduanera dispone que debe de establecerse aplicando un 1.25% sobre el valor FOB en caso de que las mercancías provengan de la región centroamericana y si proceden de fuera de la región debe de aplicarse un 1.50% sobre el valor FOB.

La fórmula para establecer el valor en aduanas normalmente es:
 $FOB + FLETE + SEGURO = VALOR EN ADUANAS$.

Tasas por Servicios.

El Servicio de Aduanas brinda algunos servicios de almacenaje y parqueo, por los cuales cobra tasas que son aplicadas sobre las mercancías, y que deben ser pagadas por los usuarios.

Estos servicios solamente son prestados en aquellas aduanas en las cuales las bodegas son administradas por las Aduanas, ya que existen casos como las Aduanas Aéreas de Comalapa e Ilopango, y las Aduanas Marítimas de Acajutla y La Unión, en las cuales las bodegas y predios son administrados por CEPA y son ellos quienes cobran por dichos servicios, asimismo, en los Almacenes de Depósito, son los depositarios quienes prestan el servicio, por lo tanto, son éstos que cobran por ellos.

Las tasas aplicadas en las Bodegas por las Aduanas son:

- Por Almacenaje de vehículos automotores son \$10.00 diarios.
- Por Almacenaje de las mercancías, se tiene establecida una tasa de \$0.50 diarios por cada 100 kilogramos en peso, cuando se hayan depositado en las bodegas de las Aduanas. En esta tasa se incluyen los vehículos no automotores, la maquinaria y los animales vivos.

Por parqueo se aplican las siguientes tasas diarias, a los medios de transporte de las mercancías que hayan sido ya descargados y no se hayan retirado:

- Furgones y Rastras de toda clase y capacidad ¢ 100.00
- Camiones de toda clase y capacidad ¢ 50.00

- Contenedores de toda clase y capacidad ¢ 100.00
- Otros vehículos ¢ 35.00

Igual plazo y tasas serán aplicables a los medios arriba indicados, cuando transcurrido el día hábil después de su llegada a la Aduana, la empresa porteadora o quien haga sus veces no hubiere iniciado la descarga y entrega. Sin embargo, cuando por causas imputables a la Aduana no pudieren descargar y entregar dicha mercancía, se suspenderá el plazo hasta que la Aduana subsane la causa que motivó tal suspensión.

Exenciones

Para iniciar debemos aclarar que aduaneramente las Exportaciones por lo general no están afectas a pagar tributos de ningún tipo.

En el caso de la importación en el país existen también varias exenciones. Algunas dependen del origen de las mercancías, otras de la calidad que ostenta el importador, otras de leyes que otorgan exenciones y algunas otras de franquicias que son otorgadas para su ingreso. Incluso algunas pueden ser eximidas del pago de tributos por Decretos especiales emitidos por la Asamblea Legislativa para un caso en particular o por desastres naturales que hayan ocurrido en el país.

Inicialmente podemos mencionar los productos originarios del área centroamericana que están exentos de Derechos Arancelarios a la Importación conforme el Tratado de Integración Económica Centroamericano, teniendo como condición principal que sean amparados en un Formulario Aduanero Único Centroamericano (FAUCA), además de que demuestren que son originarios de algún país de la región centroamericana.

Adicional a la exención establecida para las mercancías originarias de la región, existen exenciones por la calidad del importador como por ejemplo las imprentas, los Usuarios de Zonas Francas, los Depósitos para Perfeccionamiento Activo, las Tiendas Libres, los cuales por medio de leyes especiales nacionales están exentos del pago de tributos a la importación, aunque bajo ciertas condiciones que las mismas leyes establecen.

Asimismo, conforme lo que dispone el artículo 21 del Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano, las autoridades pueden otorgar franquicias para la exención de

impuestos al momento del ingreso de las mercancías. En algunos casos, las mercancías son eximidas por medio de Decretos especiales emitidos por la Asamblea Legislativa, en algunos casos atendiendo a peticiones muy particulares y en otros por necesidades del país por catástrofes naturales.

Además de las mencionadas, hay exenciones que son otorgadas por Convenios o Tratados Internacionales, como son la Exención para las importaciones efectuadas por las representaciones diplomáticas y consulares de naciones extranjeras y los agentes de las mismas acreditados en el país, Exención de importación organismos internacionales y ONG, Exención del IVA para las importaciones efectuadas por instituciones u organismos internacionales a que pertenezca El Salvador y por sus funcionarios.

A nivel de la legislación nacional existen otras exenciones como en el caso de la exención de IVA para la importación de bienes efectuados por pasajeros, cuando estén bajo régimen de equipaje de viajero y tales especies se encuentren exoneradas de derechos de aduanas, exención del DAI a los efectos usados, personales y deportivos de los viajeros procedentes del exterior y la exención del DAI a los efectos nuevos importados por viajeros (excepto transportistas) hasta un monto de Un Mil Dólares (\$1,000.00) de los Estados Unidos de América.

De la misma manera se otorga exención del IVA a bienes donados desde el extranjero a las corporaciones y fundaciones de utilidad pública, quienes deben tramitar franquicia para gozar también de la exención del DAI, pudiendo mencionarse además la exención del IVA a importaciones efectuadas por los Municipios, cuando los bienes internados, sean para obras o beneficio directo de la respectiva comunidad, de conformidad a lo regulado en el Código Municipal.

Para la reactivación de los sectores productivos también se puede mencionar la exención de IVA a maquinaria destinada al activo fijo de la empresa, para ser utilizada directamente en la producción de bienes y servicios, la cual es otorgada por la Ley del IVA, que también dispone sobre la exención del IVA a la importación de autobuses, microbuses y vehículos de alquiler dedicados al transporte público de pasajeros.

Por legislación nacional también están exentos del impuesto a la importación de armas de fuego, municiones, explosivos y artículos similares, a los siguientes sujetos:

- a. La Fuerza Armada.
- b. La Policía Nacional Civil.
- c. La Academia Nacional de Seguridad Pública.

La Ley de Turismo establece la exención de impuestos a la importación de bienes, equipos y accesorios, maquinaria, vehículos, aeronaves o embarcaciones para cabotaje y los materiales de construcción para las edificaciones de proyectos de interés turístico o nacional, de inversiones nuevas con un monto de capital propio de al menos Cincuenta mil Dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 50,000.00) estableciendo que el monto exonerado no podrá ser mayor que al 100% del capital propio invertido del proyecto en cuestión.

Otra exención establecida en la Legislación Nacional es la que se otorga por toda clase de impuestos de importación para las empresas editoriales dedicadas exclusivamente a la impresión, edición o publicación de libros o revistas de carácter científico cultural, así como la importación de originales de fotografías, libros, películas, grabados y otros elementos reproducibles, materias primas, maquinaria y equipos para la impresión de los mismos.

Existe igualmente la exención de toda clase de impuestos para donación de libros a las bibliotecas estatales, municipales, la Universidad de El Salvador, a La Asamblea Legislativa, los establecimientos educacionales, disociados gremiales y de sindicatos de trabajadores, así como también los que se entreguen y cumplimiento del depósito legal.

Exención de impuestos a la producción, difusión y venta de material vinculado a la libre difusión del pensamiento.

Infracciones y sanciones

Al hablar de pago de tributos o impuestos, igualmente debe hablarse de las sanciones por no pagarlos por aquellas conductas que constituyen transgresión o violación de la normativa aduanera o incumplimiento a la normativa establecida en acuerdos, convenios, tratados y otros instrumentos en materia de comercio, ante lo cual, la Aduana inicia un proceso sancionador.

La Ley Especial para Sancionar Infracciones Aduaneras establece que existen 3 tipos de infracciones:

- **Administrativas,**
- **Tributarias y**
- **Penales.**

Las infracciones administrativas están referidas a aquellas conductas que no causan perjuicio fiscal y son sancionadas en la mayoría de ocasiones con \$50.00, aunque hay otras que son sancionadas con 3 y 6 salarios mínimos, conforme lo dispuesto en la ley mencionada.

Existen también infracciones tributarias, entendidas estas las conductas que causan perjuicio fiscal, por lo cual son sancionadas con multas del 100%, sin perjuicio de que siempre son cobrados los impuestos que se habían dejado de pagar.

Asimismo la ley referida establece infracciones que son consideradas penales, siendo aquellas conductas que provocan o puedan provocar un perjuicio fiscal o que puedan evitar, eludir, alterar, impedir o imposibilitar el efectivo control aduanero o causar daño a los medios utilizados en el ejercicio de dicha función, las cuales son sancionadas con una pena de prisión de 6 a 8 años, aunque la ley establece que si alguno de los imputados en cualquier estado del proceso, aun antes de la vista pública respectiva, paga al fisco los derechos e impuestos evadidos más una multa equivalente al 300% del valor en aduanas de las mercancías, la pena impuesta será atenuada en una tercera parte de la pena mínima establecida para el delito de contrabando. Este beneficio que establece este inciso no será aplicable en caso de reincidencia en la comisión de este delito.

Atenuante

Las sanciones administrativas y tributarias podrán ser atenuadas en un 50% si el usuario acepta los cargos dentro del plazo de audiencia establecido.

Con ello, la ley permite el gozo de tal beneficio para aquellos que no han sido sancionados previamente o que, habiendo sido sancionados, hayan transcurrido un mínimo de 6 meses desde la última vez que gozaron de tal beneficio.

2.6.5. Recepción del medio de transporte y mercancía

Recepción del medio de transporte y mercancías Es el acto mediante el cual la autoridad aduanera, recibe el medio de transporte y las mercancías, identificando el medio de transporte, Aduana, lugar de destino y otras conforme lo establecido en la legislación aduanera vigente.

Recepción de los documentos Es el acto mediante el cual el Servicio Aduanero recibe la Declaración de Mercancías o Formulario Aduanero Único Centro Americano (FAUCA) y los documentos adjuntos (Factura comercial, documentos de transporte, visado, permisos, etc.), con el propósito de autorizar la operación de exportación. Si los documentos adjuntos no están completos y/o presente alguna deficiencia, el funcionario aduanero autorizado emitirá Hoja de Devolución (HD), señalando las irregularidades encontradas con su base legal, a efectos de que sean solventadas. Si todo está correcto o habiéndose subsanado las irregularidades reflejadas en la Hoja de Devolución, se somete la Declaración de Mercancías o el FAUCA, a un proceso selectivo y aleatorio.

Selectividad Consiste en someter la Declaración de Mercancías o el FAUCA, a un proceso selectivo y aleatorio con base a gestión de riesgo, pudiendo tener como resultado, una selectividad verde, amarilla o roja. La Declaración de Mercancías o el FAUCA, y los documentos adjuntos, quedarán en resguardo de la Dirección General de Aduanas, independiente del resultado de la selectividad. **Selectividad Verde**

Permite el levante automático de las mercancías hacia el país de tránsito o destino final de las mercancías. **Potestad Aduanera:** Es la facultad que las Administraciones de Aduanas legalmente poseen para conocer y sancionar los incumplimientos a la legislación aduanera en materia administrativa y tributaria, cuando los ilícitos fueran establecidos como producto de la aplicación de las medidas de control, en las Declaraciones de Mercancías o FAUCA'S que hayan sido presentadas en la Administraciones de Aduanas bajo su cargo, independiente del resultado de selectividad.

Selectividad Amarilla

Permite al Servicio Aduanero realizar una revisión detallada de la Declaración de Mercancías y documentación de soporte. Si todo está correcto se autoriza el levante de las mercancías; caso contrario, se realiza una verificación inmediata (Selectividad Roja).

Selectividad Roja

Faculta al servicio aduanero para la realización de la revisión física de las mercancías a fin de comprobar el correcto cumplimiento de la legislación aduanera. De estar todo correcto, se procede al levante de las Mercancías; caso contrario, se inicia el Proceso Administrativo para Casos de Liquidación Oficiosa de Tributos y Aplicación de Sanciones, conforme lo dispuesto en la Ley Especial para Sancionar Infracciones Aduaneras y la Ley de Simplificación Aduanera.

El levante de las mercancías consistirá en permitirle al Exportador por medio transportista, trasladar su mercancía a su lugar de destino, fuera del territorio nacional.

2.6.6. Términos de compras

El Proveedor deberá mantener vigente la cobertura del seguro de una compañía de seguros de buena reputación, contra todos los riesgos que puedan surgir durante la ejecución y vigencia del Contrato. Dicho seguro deberá incluir al Comprador como beneficiario y/o asegurado adicional, renunciando al derecho de subrogación contra el Comprador. A solicitud del Comprador, el Proveedor proporcionará al Comprador la prueba del pago de su cobertura de seguro. El Proveedor será responsable de los pagos en virtud de los deducibles o retenciones de auto seguro.

Precio. El precio acordado en una Orden de Compra se coloca ("Precio") incluirá cualquier impuesto aplicable (excepto IVA), y el Precio no podrá ser revisado a menos que se acuerde lo contrario por escrito entre las Partes. A menos que se acuerde lo contrario por escrito por las Partes, el Precio incluirá todo lo necesario para que el Proveedor pueda proceder a la perfecta ejecución de un Contrato, incluyendo todos los gastos, costos y desembolsos que tenga que realizar el Proveedor. El Comprador se reserva el derecho de solicitar que el Proveedor proporcione una garantía y/o de llegar a un acuerdo con el Comprador para establecer una retención parcial de pago con el fin de garantizar el cumplimiento de una Orden de Compra.

Facturación. A menos que se acuerde lo contrario en los Términos y Condiciones Particulares, el precio será facturado después de la ejecución completa de una Orden de Compra a la satisfacción del Comprador. El Proveedor deberá emitir una factura al Comprador de conformidad con todas las Leyes aplicables.

Impuestos. En caso de que los pagos realizados por el comprador de conformidad con un Contrato estén sujetos a retención de impuestos en virtud de las Leyes o regulaciones de

cualquier jurisdicción, el Comprador deberá deducir y retener el importe de dichos impuestos por cuenta del Proveedor en la medida requerida por las Leyes aplicables; y dichos montos se deducirán de los montos efectivamente pagados al Proveedor.

El Proveedor deberá mantener en estricta confidencialidad toda la información del Comprador (cualquiera sea la forma en que fuese registrada, conservada o revelada) de carácter confidencial, incluyendo información económica, técnica, financiera o comercial, relativa, entre otras cosas, al Comprador, sus actividades o que sea objeto de un Contrato ("Información Confidencial")

El Proveedor no utilizará dicha información confidencial para ningún otro propósito que para cumplir con sus obligaciones conforme a lo previsto en el Contrato.

Cumplimiento Oportuno: El Proveedor deberá prestar los Servicios y los ítems a ser requeridos en virtud del mismo, y/o entrega de los Productos, de acuerdo a los plazos y fechas de entrega establecidas en una Orden de Compra o según lo acordado por el Comprador por escrito. El Proveedor notificará al Comprador de cualquier acontecimiento que pueda afectar negativamente los plazos previstos y las fechas de entrega para la prestación de los Servicios y/o entrega de los Productos.

Entrega. A menos que se especifique lo contrario en los Términos y Condiciones Particulares, el Proveedor entregará los Productos y/o prestará los Servicios y los ítems requeridos en virtud del mismo en el lugar acordado entre las Partes por escrito.

2.6.7. Definición y categoría de incoterms 2020

Incoterms o términos de comercio internacional son aquellos que representan el acuerdo entre empresas para la compraventa internacional y modo de entrega de mercancías. Son términos de tres letras cada uno que especifican las responsabilidades de las partes involucradas, así como sus derechos, costes asociados a la operación y otras cláusulas negociadas en el contrato.

Es la Cámara de Comercio Internacional la que se ha encargado de definir y actualizar los Incoterms desde el año 1936 haciendo revisiones periódicas y la última ha sido publicada el 1 de enero de 2020. Esto significa que una actualización puede mantener o dejar sin vigencia los términos creados en años anteriores; por ello cuando celebres un contrato es muy importante verificar que junto con el Incoterms el año de la versión y así no se dará lugar a ninguna confusión.

Los Incoterms se usan para establecer definiciones estándares sobre cómo se van a repartir las responsabilidades, los gastos y la transmisión de riesgo entre quien compra y quien tiene de mercancía internacional en venta. Son de aceptación voluntaria y son muy útiles para unificar y esclarecer todas las condiciones que aplican en un acuerdo de compraventa, reduciendo toda probabilidad de ambigüedades y confusiones.

Todo lo indicado por los Incoterms es compatible con cualquier otra condición adicional que se desee colocar en el contrato, pero es recomendable que la redacción de la misma sea muy cuidadosa, porque los términos de comercio internacional están redactados de forma muy clara y precisa.

Adicionalmente, los Incoterms se usan para regular cuatro elementos del contrato:

- **Entrega de mercancía:** ya sea de forma directa o indirecta a través de un intermediario o con un transportista.
- **Transmisión de riesgos:** se refiere a cómo se define la asunción de los riesgos y gastos de un punto a otro, en un tiempo específico según el término escogido. El punto de transmisión puede ser el muelle o una fábrica. Por su parte, el tiempo hace alusión al plazo dado para la entrega.
- **Distribución de gastos:** Se precisa qué gastos asumirá el vendedor para hacer la entrega de la mercancía y cuáles quedarán de parte del comprador.
- **Trámites aduaneros:** Aunque los documentos para los trámites aduaneros usualmente son responsabilidad del vendedor, existe un Incoterms que delega la responsabilidad al comprador.

2.6.7.1. Tipos de incoterms 2020

Grupo E (Entrega directa a la salida)

Estipula que el vendedor entregará la mercancía directamente en las instalaciones de la empresa del comprador. Aplica las siglas EXW(Ex-Works) para indicar que el vendedor hará la entrega formal en sus almacenes, depósito o fábrica al comprador. Este último está obligado a cubrir la responsabilidad y gastos de carga, maniobra y descarga, así como del seguro si desea contratar uno.

Grupo F (Entrega indirecta)

Hay tres modalidades de la carga indirecta y los términos son los siguientes:

FCA (Free Carrier): el vendedor entrega la mercancía en un sitio acordado, asumiendo gastos y riesgos hasta dicho punto, y el comprador asume la responsabilidad hasta la descarga final. Con la última actualización se puede incluir al transportista la expedición de una carta de embarque para probar la entrega de la mercancía.

FOB (Free On Board): solo para el transporte marítimo y normalmente sin contenedor; el vendedor tiene la responsabilidad hasta la subida a bordo de la mercancía, y a partir de ahí se transmite el riesgo al comprador, incluido flete, descarga, tramites de importación y su entrega en destino.

FAS (Free Alongside Ship): para transporte marítimo de cargas a granel o de gran volumen. La entrega es en el muelle o puerto que se acuerde, luego de la entrega el comprador es quien asume la responsabilidad sobre los gastos y riesgos.

Grupo C (Entrega indirecta)

En esta entrega moderna el vendedor es el encargado de contratar el transporte para llevar la mercancía hasta el punto acordado con el comprador, asumiendo la responsabilidad, el riesgo o los costes generados por la salida de la mercancía a su destino.

CFR (Cost and Freight) : También para el transporte marítimo. El vendedor asume los gastos hasta el momento en que la mercancía se entregue en puerto de destino. No obstante, con este Incoterm se especifica que el riesgo durante el trayecto en el buque queda de parte del comprador.

CPT (Carriage Paid To): El vendedor utiliza cualquier tipo de transporte y asume los gastos hasta la entrega en destino; el riesgo cuando la carga va con el transportista vuelve a ser del comprador.

CIF (Cost Insurance and Freight): Es igual al término anterior, pero con el adicional de que el vendedor contrata un seguro para la protección de la mercancía, que en los anteriores no es obligatoria. Con respecto a este Incoterm se añadió una actualización que indica que la cobertura debe ajustarse a las Cláusulas de Carga del Instituto (ICC “C”).

CIP (Carriage and Insurance Paid To): Válido para cualquier tipo de transporte, el vendedor asume toda la responsabilidad, riesgos, gastos del seguro y transportista durante todo el proceso de movilización de la mercancía. La cobertura del seguro es ICC “A”.

Grupo D (Entrega directa)

A diferencia de la entrega directa del Grupo E la responsabilidad, riesgos y gastos son responsabilidad del vendedor desde el momento de la salida de la mercancía hasta su entrega en el destino pactado.

DPU (Delivered Place Unloaded): El vendedor asume todos los riesgos y costes hasta el punto de entrega en el lugar acordado. Es nuevo, y sustituye a DAT que limitaba esta responsabilidad hasta la terminal. Es posible usar cualquier clase de transporte. El comprador asume los trámites de importación.

DDP (Delivered Duty Paid): Para todo tipo de transporte, costes y riesgos los asume el exportador, incluido los trámites de importación.

DAP (Delivered At Place): El comprador asume los trámites de importación y de descarga; el resto de los gastos y riesgos queda de parte del vendedor hasta la entrega formal. También se puede utilizar cualquier transporte.

Problemas que pueden darse al no usar los Incoterms

Si bien son términos que establecen deberes y derechos entre exportadores y compradores que se aceptan de forma voluntaria, su uso puede evitar diversos problemas relacionados con todas las transacciones de comercio internacional que realice a partir de ahora, facilitando la transparencia de los contratos.

Los Incoterms no dan cabida a malos entendidos con respecto a los costos de la carga, la forma de hacer los despachos en las aduanas, trámites y responsabilidades. La definición y claridad que aportan hacen que sea más sencillo abordar una reclamación o litigio por incumplimiento de contrato.

Tener en cuenta que la utilización de un incoterm específico dependerá de las necesidades, las condiciones de la mercancía que se comprarán o venderán a nivel internacional, las instalaciones actuales de la empresa e incluso de distintos factores jurídicos o legales del comercio internacional y nacional del país. Por ello, seguramente se debería contratar los servicios de asesores de logística que puedan guiar en todo el proceso de exportación. (Ezequiel, 2020).

CAPÍTULO III:
MARCO METODOLÓGICO

3.1. Método de investigación

La investigación pretende publicar un documento basado en el comportamiento histórico y real sobre el procedimiento de la importación que se realiza en particular de la empresa “Fashion Yekora” teniendo en cuenta que el método a utilizar sería el siguiente:

3.1.1. Método cualitativo

Cuando hablamos de métodos, investigaciones o metodología cualitativos, nos referimos al tipo de procedimiento de recopilación de información.

Los métodos de investigación cualitativa nos sirven para entender el significado de un fenómeno, donde las palabras son el dato de interés. El rigor científico en estos métodos se basa en la credibilidad, la confiabilidad, la transferibilidad y la consistencia en general.

Los investigadores tienden a recolectar datos en el sitio donde los participantes experimentan el problema o la situación bajo estudio.

3.1.2. Unidades de análisis u observación

La unidad de análisis en esta investigación será el propietario de la entidad encargado de compras o su equivalente de la empresa “Fashion Yekora” ya que en sus manos recae el poder de negociar los precios de la mercadería, como también los precios de los fletes terrestres, agentes aduaneros y toda la logística que lleva dicho proceso de importación.

3.1.2.1. Universo y muestra

Para la realización del presente trabajo de investigación, de una manera objetiva y sobre una base científica, que se abordó con elementos convincentes de la temática de estudio, es indispensable la utilización de un análisis teórico sobre el sujeto en estudio en el área específica, que motiva el desarrollo de la presente investigación.

3.1.2.2. Universo

El universo, es la totalidad de elementos de características homogéneas sujetas a una investigación, y de acuerdo con la información proporcionada por el propietario de la empresa “Fashion Yekora”, tendría que ser entrevistado el encargado de compras, ya que es la persona responsable de toda la logística de importación.

3.1.2.3. Muestra

La muestra, es un parte de la población de estudio, que representa características similares al universo. Para la realización de la presente investigación, se determinó que la entrevista se le

aplicara a la persona encargada de compras por ser el agente directo y único en el proceso de importación de dicha empresa.

3.1.3. Recolección de datos

La recopilación de los datos se realizó después de haberse aprobado y corregido el cuestionario, se procedió a la realización de la entrevista para la obtención de la información.

3.1.3.1. Técnicas

Para efectos de estudio, se utilizó la técnica de la entrevista, la cual permitió conocer la información a través de las opiniones que reflejan las maneras y formas de asimilar y comprender los hechos.

3.1.3.2. Instrumentos

El instrumento que se utilizó para la recolección de datos fue el cuestionario, el cual permitió realizar preguntas con respecto a variables que se querían medir con dicha investigación. (Sampieri, 2006).

3.1.3.3. Procesamiento de la información

Una vez recopilada la información a través de los cuestionarios para las entrevistas, se procedió a la revisión de las respuestas obtenidas, a fin de detectar si habían sido proporcionadas en forma completa y clara.

CAPITULO IV:

**ÁNÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE
DATOS**

4.1. Datos generales de Fashion Yekora, S.A. de C.V.

Luego de haber administrado el cuestionario a los entrevistados, se procedió a la interpretación de datos, se obtuvieron los resultados que se presentan a continuación:

Nombre del entrevistado: Abel Nazario Oxlaj Matul

Empresa : Fashion Yekora

Cargo : Propietario

Objetivo de la entrevista: Conocer los procesos logísticos que realiza la empresa Fashion Yekora con el propósito de colaborar en la creación de un diseño que oriente al proceso de la importación de la empresa.

4.2. Cuestionario de preguntas a Fashion Yekora, S.A. de C.V.

¿Nos puede comentar un poco de Fashion Yekora, su historia y como se deciden a incursionar en la importación de mercadería?

FASHION YEKORA es una empresa que nace hace 4 años, En la colonia santa Maria 2, calle principal n°8 Ahuachapán, Ahuachapán. Como recomendación de unos parientes y amigos del propietario, que ya se habían establecido en el salvador.

Todo inicio con la idea de un pequeño negocio familiar que se denominara bajo el nombre comercial de “FASHION YEKORA” dentro del comercio de país amigo de GUATEMALA.

Se decide a incursionar en la importación de mercadería debido a que se observó que era más factible traerlo e Guatemala que elaborarlo en El Salvador, y así diversificar la venta de los productos.

¿Cuál es el nombre de la empresa encargada del transporte de mercancía y que tipo de transporte se utiliza?

No se cuenta con empresa transportista para la mercancía debido a que se utiliza transporte propio de la empresa fashion yekora. Y quien lo maneja es el dueño de la empresa y su esposa.

El transporte utilizado es un microbús de estilo de transporte escolar.

¿Qué tipo de INCOTERMS utilizan mayormente para sus importaciones? ¿Por qué?

El tipo de Incoterms utilizado es el FOB, así es catalogado en la declaración de mercancía, todos los gastos y costos son cubiertos por el dueño de la mercancía.

¿La empresa ha considerado contar con la ayuda de un agente aduanero? Si /No. ¿Por qué?

No, porque incurriría en más gastos que los dueños consideran innecesarios.

¿Actualmente quiénes son sus proveedores?

-Luis flores Rodríguez

-María Isabel Díaz

- Lesbia Karina

¿De qué países proceden sus mercaderías? ¿Aplican estas a beneficios fiscales por TLC´s?

Las mercancías proceden todas de Guatemala, por el momento se sabe si hay TLC`S entre El Salvador y Guatemala, pero no conocemos si nuestro producto que importamos goza de él.

¿Cuánto tiempo permanece en aduanas la mercancía? ¿Cuánto tiempo les toma liberar la mercancía de aduana?

Si el tránsito de furgones y de personas que traen productos de otro país es fluido se tarda solo 6 horas, pero si es muy transitado puede durar todo un día completo. Ya teniendo todos los papeles en regla librar la mercancía solo toma de 1 a 2 horas.

¿Conoce el tipo de declaración de mercancía que utilizan y sabe cómo llenarla?

Si la declaración de mercancía a utilizar es código siempre nos ayuda un encargado de aduanas a llenarla.

¿La persona encargada de realizar las compras de mercadería conoce la clasificación arancelaria a utilizar?

No conoce la clasificación arancelaria debido a la gran diversidad de productos que se compran por lo cual siempre se necesita de la ayuda de un encargado de aduanas para realizar la clasificación arancelaria.

¿Actualmente qué proceso se está aplicando a la empresa con las nuevas modificaciones de aduanas?

Se trata de cotizar con tiempo de sobra el precio de los productos a importar para verificar cuan conveniente es importarlos o fabricarlos en el país.

También la empresa trata de estar verificando en las noticias las actualizaciones de formularios a presentar a las entidades aduaneras, y los aranceles a pagar.

La empresa trata de hacer una estimación para valorar cuanto será lo que deberá de cancelar en concepto de DAI, IVA. Y en caso de necesitar un seguro de daños para la mercancía y el transporte utilizado.

Tener todos los documentos en orden para no sufrir retrasos.

¿Fashion Yekora realiza importaciones, que documentos debe proporcionarle el encargado de compras para que se pueda realizar los trámites ante la entidad aduanera?

Se entrega la factura de compra de la mercadería, los documentos personales de la persona encargada de la compra, los documentos personales de la persona encargada de transportarla mercancía junto con los debidos documentos del transporte utilizado.

¿El personal contable conoce como realizar el registro de la importación y de cada uno de los procesos realizados?

La contadora posee amplia experiencia en el registro de la importación en sí y de los registros de los gastos en que esta incurre para llevar acabo la importación.

¿Cuántas personas se involucran en el proceso de importación y por qué?

En el proceso de importación solo se involucran dos personas el transportista y el dueño, porque no quiere revelar la dirección exacta del lugar en el que compra.

¿Se están actualizando continuamente con las reformas en las leyes que se utilizan al momento de realizar una importación?

El dueño y las demás personas que conforman esta empresa tratan de estar al tanto de todas las actualizaciones.

¿Cuánto tiempo toma una importación desde el punto de origen hasta las bodegas de Fashion Yekora?

El tiempo que toma una importación desde el punto de origen hasta las bodegas de Fashion Yekora, es de aproximadamente de 3 días.

¿Ha detectado usted alguna oportunidad de mejora en el proceso? (podría ser reducción de costos en impuestos, transporte, demoras o reducir tiempos de transito)

Reducir el tiempo de tránsito en aduanas y tener más personal en aduanas para agilizar los procesos.

¿En aduanas le ayudan a llenar la declaración de mercancías?

Si nos ayudan a llenar las declaraciones de mercancía, pero se tardan mucho en brindar dicha ayuda debido a que son muy pocos empleados.

¿Se ha considerado delegar funciones para maximizar y optimizar tiempo y dinero a la hora de realizar una importación?

Con sinceridad no se ha considerado debido a que se piensa que se podría filtrar cierta información que es considerada secreto comercial lo cual nos afectaría enormemente, además consideramos que es mejor que una sola persona se encargue de ello.

¿Ha sido objeto alguna vez de una multa? Si su respuesta es afirmativa ¿Cuál fue la causa?

Hasta el momento no hemos sido objetos de multas.

¿Cuál es su opinión con respecto al cruce de fronteras? ¿Considera usted que es eficiente, regular o pésimo?

Es bastante complicado el cruce de fronteras por todos los controles que se realizan más ahora debido a la pandemia del covid-19. El cruce de fronteras es pésimo debido a que por negligencias del personal de aduanas hay producto que se deteriora o no llega de acuerdo al tiempo estipulado de abordaje a bodegas.

CAPÍTULO V:

**PROPUESTAS PARA EL
DESARROLLO DEL PROCESO DE
IMPORTACIÓN EN FASHION
YEKORA, S.A. DE C.V.**

5.1. Aprovechamiento de los TLC's

Las importaciones cuyo origen es de Guatemala están afectas a tasas de entre el 5% y 15% en concepto de derechos arancelarios a la importación (DAI) y para reducir o eliminar el pago de aranceles, se puede hacer uso de los beneficios de tratados de libre comercio o TLC's.

Este tributo impacta directamente al costo de los materiales importados, y por tanto, esto afecta los márgenes de utilidad o los precios de venta al consumidor final, y aunque Fashion Yekora es una empresa líder en su área, los aranceles le restan competitividad a los productos.

Este es el listado de algunos países con los que El Salvador tiene suscrito un TLC:

- Estados Unidos
- Panamá
- Centroamérica
- Unión Europea
- Colombia
- México
- Corea del Sur
- Taiwán (en proceso de revisión)
- Chile

Es importante hacer énfasis en que la revisión debe ser integral. La sola reducción de aranceles no asegura que el producto sea más competitivo ya que también debe revisarse temas relacionados a calidad, tiempo de entrega y precio de los bienes.

Además, el hacer uso de un TLC requiere que también se cumplan con formalidades y registros adicionales para sustentar el uso o aplicación a beneficios arancelarios. Si la Dirección General de Aduanas inicia una auditoria y los registros no están correctos, la empresa puede perder los beneficios arancelarios y deberá pagar los impuestos dejados de pagar y multas del 100%. (Salvador, MINISTERIO DE ECONOMÍA REPÚBLICA DE EL SALVADOR, C.A.)

5.2. Determinación del régimen de origen para las mercancías importadas

Origen de las Mercancías

Para poder garantizar que efectivamente el trato arancelario preferencial se aplique a las mercancías producidas en los países involucrados en un acuerdo comercial de libre comercio,

es necesario establecer criterios que permitan determinar el origen de dichas mercancías, de conformidad a lo establecido en el Reglamento Centroamericano sobre el Origen de las Mercancías.

En este sentido, para comprobar documentalmente que estas mercancías privilegiadas califican como originarias de una de las Partes Contratantes, es necesaria la presentación del Certificado de Origen, mediante el cual el exportador de un bien, certifica que el bien es proveniente del país o de la región, por haber cumplido con las reglas de origen establecidas.

Clasificación Arancelaria

De conformidad a lo establecido en el Sistema Arancelario Centroamericano (SAC), permite identificar a través de un código numérico y su correspondiente descripción, todas las mercancías susceptibles de comercio, a fin de determinar el correspondiente tributo, formalidades y requisitos de alguna operación aduanera, en atención a su origen

5.2.1. Normas o reglas de origen

En el Acuerdo se establece un programa de armonización de normas de origen que se viene implementado desde hace varios años por medio del Comité de Normas de Origen, teniendo en consideración que las normas de origen deben ser objetivas, comprensibles y previsibles. Mientras tanto no se complete dicha armonización, sus Miembros deben de velar porque sus normas de origen:

“sean transparentes,

No surtan efectos de restricción, distorsión o perturbación del comercio internacional, se administren de manera coherente, uniforme, imparcial y razonable, y se basen en criterios positivos (en otras palabras, deberán establecer lo que confiere origen, no lo que no lo confiere).”²

De acuerdo a la OMC, “Las normas de origen son los criterios necesarios para determinar la procedencia nacional de un producto. Su importancia se explica porque los derechos y las restricciones aplicados a la importación pueden variar según el origen de los productos importados.

Las prácticas de los gobiernos en materia de normas de origen pueden variar considerablemente. Si bien se reconoce universalmente el criterio de la transformación sustancial, algunos gobiernos aplican el criterio de la clasificación arancelaria, otros, el criterio

del porcentaje ad valorem, y otros, incluso, el criterio de la operación de fabricación o elaboración.

Existen dos tipos de Normas o Reglas de Origen (en adelante reglas de origen): las no preferenciales y las preferenciales.

Las primeras cumplen el objetivo de distinguir productos locales y extranjeros para la aplicación de cierto instrumento de política comercial, como por ejemplo medidas antidumping, derechos compensatorios, medidas de salvaguardia, compras del sector público, contingentes arancelarios, entre otros.

Las segundas son aquellas aplicadas dentro de un Acuerdo o Tratado de Libre Comercio (en adelante el Acuerdo) en el que los países Partes se otorgan mutuamente trato arancelario preferencial, garantizando que solo los productos que califiquen como originarios se beneficien de ello.

En el caso de las reglas de origen preferenciales, dos o más países definen, dentro del Acuerdo, el régimen de reglas de origen que aplicarán recíprocamente al comercio de productos originarios bajo tratamiento arancelario preferencial, identificándose los siguientes instrumentos preferenciales que pueden llegar a acordarse:

Instrumentos preferenciales

Instrumento Preferencial	Trato arancelario preferencial
Tratado de Libre Comercio (TLC's).	Trato arancelario preferencial recíproco entre los países Parte del instrumento preferencial.
Acuerdo de Asociación (AA).	
Acuerdo de Alcance Parcial (AAP).	

Se describe a continuación, teniendo como base las disposiciones contenidas en el Acuerdo de Normas de origen, aquellos elementos básicos que en todo proceso de negociación deben de ser considerados o tenerse en cuenta a la hora de establecer compromisos u obligaciones, de tal forma que el usuario pueda en base a ello comprender e interpretar de mejor manera las obligaciones específicas acordadas en los Acuerdos.

Dentro de estos elementos se mencionan: qué son las reglas de origen, cómo determinar que un producto es originario, procesos que no confieren origen a un producto, criterio de acumulación de origen, criterio de minimis, puede perder el origen un producto cuando este pase por un país no parte del acuerdo, certificado de origen, procedimiento de verificación de origen, reglas de origen específicas aplicadas a los productos, utilizándose en algunos casos ejemplos que facilita la comprensión del concepto, legislación aplicable y autoridades competentes.

Para determinar si un determinado producto dentro del Acuerdo es “producto originario” se utilizan los siguientes dos criterios básicos:

Obtenido o producido enteramente: en el territorio de una o más de las Partes del Acuerdo a partir de materiales obtenidos o extraídos en el territorio, materiales fabricados o recursos naturales procesados, por ejemplo: productos minerales extraídos de su suelo o fondos marinos; productos vegetales cosechados o crecidos y recolectados; animales vivos nacidos y criados; productos procedentes de animales vivos criados, productos de la pesca, desperdicios y desechos; productos elaborados a partir de estos,

Transformación sustancial: Este caso se da cuando el producto es elaborado a partir de materiales no originarios, y su transformación sustancial le confiere origen por el cumplimiento de alguno de los siguientes criterios:

Cambio de Clasificación Arancelaria (CCA);

Criterio de valor de contenido regional (VCR); y

Pruebas de procesos específicos (requisitos técnicos).

Bajo el criterio de Cambio de Clasificación Arancelaria (CCA), también llamada cambio de partida o comúnmente como “salto arancelario”, un producto terminado o transformado en un país Parte de un Acuerdo, con insumos o materiales originarios/no originarios, se dirá que es originario de ese país si la mercancía ha sufrido un procesamiento suficiente para cambiarlo de una clasificación arancelaria a otra; es decir, si el producto final se ubica en una posición arancelaria diferente a la de sus insumos utilizados

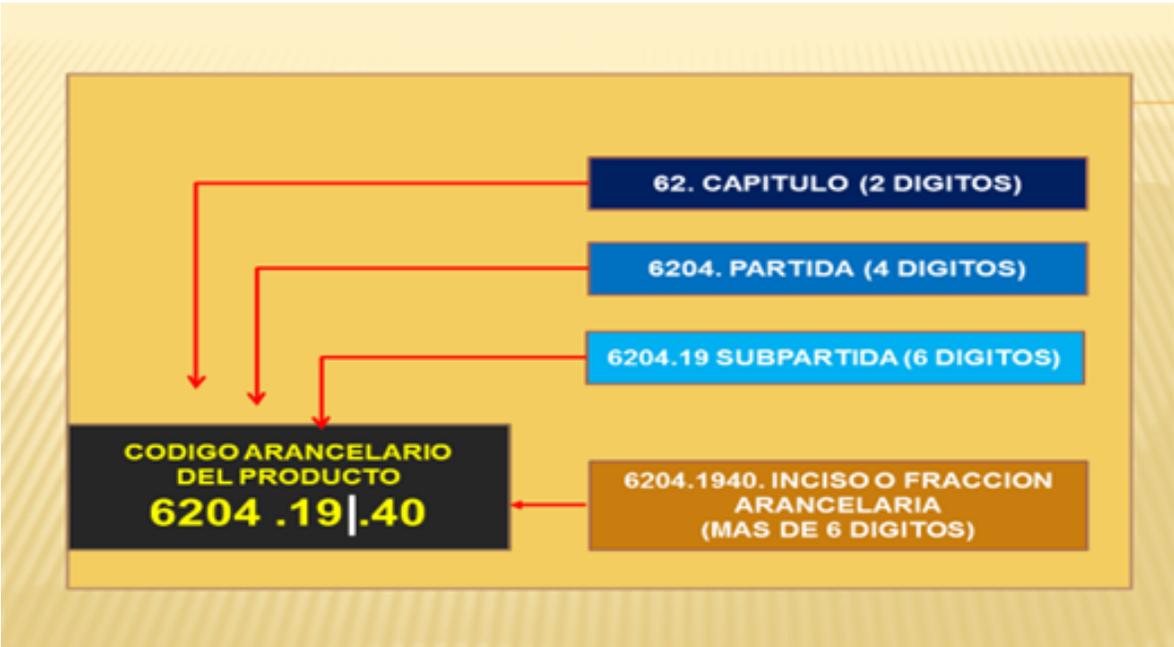
El criterio CCA es relativamente simple de aplicar y brinda poco espacio para la discrecionalidad administrativa en su aplicación y tiene su base en el Sistema Armonizado de Clasificación y Codificación de Mercancías (o simplemente Sistema Armonizado: S.A.) que es un método internacional de clasificación de mercancías, creado por la Organización

Mundial de Aduanas (OMA), que se basa en una estructura de códigos y respectivas descripciones 3.

Para determinar si un producto específico cumple con las reglas de origen acordadas en un determinado Acuerdo, solamente es necesario que se conozca el código arancelario en donde se clasifica el producto final, y el de cada uno de los materiales o insumos utilizados en la elaboración del producto final y asimismo el país de origen de cada uno de ellos. (Salvador M. d.)

Ilustración No. 1

Elementos que conforman el código arancelario de un producto



El criterio de Valor de Contenido Regional: Por medio de este criterio se establece, en la elaboración de un determinado producto, ciertos límites a la utilización de materiales (partes, insumos o piezas) no originarios, que por lo general se identifica por medio de un determinado porcentaje en relación al precio del producto, en donde el cumplimiento de dicho porcentaje conferirá origen al producto; siendo el más utilizado en un Acuerdo el Método de Valor de Transacción (VT), cuya fórmula para su cálculo se representa en la siguiente ilustración.

$$\text{VCR} = \frac{\text{VT} - \text{VMN}}{\text{VT}} \times 100$$

Dónde:

VCR: valor de contenido regional expresado como porcentaje;

VT: valor de transacción de un producto ajustado sobre la base F.O.B , y

VMN: valor de los materiales no originarios utilizados por el productor en la producción de un producto, ajustado sobre la base CIF.

5.3. Declaración Única Centroamericana (DUCA)

La Declaración Única Centroamericana (DUCA), es el documento que une las tres principales declaraciones aduaneras que ampara el comercio de mercancías en Centroamérica.

La DUCA F integra el Formulario Aduanero Único Centroamericano (FAUCA), utilizado para el comercio intrarregional de mercancías originarias; la Declaración para el Tránsito Aduanero Internacional Terrestre, conocida como DUT, empleada para el tránsito internacional terrestre de las mercancías en Centroamérica; y la Declaración de Mercancías, también conocida como DUA o DM, utilizada para el comercio con terceros países fuera de la región.

La DUCA tiene tres modalidades:

- La DUCA-F se deberá emplear para el comercio de mercancías originarias de la región centroamericana.
- La DUCA-D se debe emplear para la importación o exportación de mercancías con terceros países fuera de la región centroamericana.
- La DUCA-T se debe emplear para el traslado de mercancías bajo el régimen de tránsito internacional terrestre.

La aplicación de la DUCA entró en vigor en Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá a partir del 07 de mayo de 2019.

Esta es una medida de facilitación del comercio, resultado del esfuerzo del trabajo de los servicios aduaneros de la región, así como del Consejo de Ministros de Integración Económica; y constituye un paso firme hacia el fortalecimiento del proceso de la integración económica centroamericana.

DUCA-F: para las exportaciones de mercancías originarias, que al aplicar acuerdo con los países de Centroamérica, se beneficiará con 0% de arancel.

La automatización de la (DUCA-F) para las exportaciones Panamá y su transmisión electrónica dirigida a los países de Centroamérica, se realiza mediante una aplicación administrada por la Secretaría de Integración Económica Centroamérica (SIECA), ofreciendo beneficios como: la utilización de una firma ológrafa para los funcionarios de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) del MICI y Aduanas, mayor rapidez en el intercambio de información entre los usuarios y la entidad remitente del trámite, además de sintetizar el proceso de aprobación del documento, todo encaminado a una disminución en tiempo y servicios de mensajería.

La DUCA está vigente a partir del 07 de mayo de 2019, es el documento que une las tres principales declaraciones aduaneras que amparan el comercio de mercancías en Centroamérica:

- 1) el Formulario Aduanero Único Centroamericano (FAUCA), utilizado para el comercio intrarregional de mercancías originarias;
- 2) la Declaración para el Tránsito Aduanero Internacional Terrestre, conocida como DUT, empleada para el tránsito internacional terrestre de las mercancías en Centroamérica; y
- 3) la Declaración de Mercancías (DM), utilizada para el comercio con países fuera de la región centroamericana.

CIEX transmite electrónicamente la DUCA hacia las aduanas de Guatemala, Honduras, Nicaragua y Costa Rica por lo que le sugerimos:

Para que la DUCA F sea aceptada por dichas Aduanas el importador/consignatario debe estar inscrito en el Registro Tributario de dichos países.

Cuando la DUCA F sea aceptada por la aduana respectiva se detallará en la hoja de ampliación de información con aceptación extranjera de la DUCA F, el número de aceptación extranjera y el impuesto a pagar.

Toda DUCA F transmitida y aceptada por el país de importación, no debe ser objeto de retransmisión en los Centros de Digitación que se encuentran en las cercanías de las fronteras de ingreso.

Los impuestos a pagar en Guatemala puede cancelarlos el importador mediante Internet desde el sitio Web de SAT www.sat.gob.gt opción BANCASAT. Para los demás países centroamericanos con quienes se tiene interconexión no se cuenta con esa opción.

La DUCA F que se transmite electrónicamente a Guatemala, Honduras, Nicaragua y Costa Rica corresponde únicamente a exportaciones definitivas.

5.4. Revisión de los términos de compra (INCOTERMS)

Este punto debe abordarse desde dos perspectivas:

La primera, respecto al costeo, negociación y simplificación de procesos. Los términos internacionales de comercio se utilizan para determinar y aclarar las responsabilidades, costos, gastos, obligaciones y riesgos en una compraventa internacional.

Fashion Yekora importa desde Guatemala a través del DUCA-F, lo cual implica que el proveedor pone la mercancía en el buque y desde ahí es donde el propietario quien se encarga de todo el proceso logístico hasta el punto de llevarlo a las bodegas. Aparte de ese término, existen otros que obligan al exportador a correr con los costos del transporte internacional principal, terrestre en destino, que incluyan también el costo del seguro, incluso el pago de tributos de importación en el país de destino. En términos generales, podrían dividirse así:

Incoterms en los cuales el proveedor entrega la carga en origen:

- EXW
- FCA
- FOB
- FAS

Incoterms en los cuales el proveedor entrega la carga en el lugar de destino, sin asegurarla y sin pago de tributos de importación:

- CPT

- CFR

Incoterms en los cuales el proveedor entrega la carga en el lugar de destino, asegurada:

- CIF
- CIP
- DAP
- DPU

Incoterms en los cuales el proveedor entrega la carga en el lugar de destino, asegurada y con el pago de tributos de importación:

- DDP

El departamento de compras puede revisar cual incoterm es más beneficioso con base en las consideraciones mencionadas al inicio de este apartado. Por ejemplo, el uso del incoterm CIP en lugar del FOB permitirá la simplificación de procesos logísticos, ya que solo deberá negociarse con el proveedor y este último, negociará con su agente de carga u operador logístico. Es importante aclarar que el importador siempre termina pagando los costos de flete, carga, descarga, embalaje, seguro y tributos de importación. La diferencia entre el uso de los términos es si pagara cada elemento a un proveedor distinto o si le pagara todo al proveedor para que el haga todo el proceso logístico.

El segundo punto a considerar con el uso de los Incoterms es el legal. Principalmente, en lo referente a quien debe correr con los riesgos en casos de siniestros. Para ello es importante hacer las siguientes aclaraciones:

Hay términos que son de uso exclusivamente para transporte marítimo, los cuales son:

- FAS
- FOB
- CFR
- CIF

Estos aplican cuando la entrega de la carga es en el puerto de salida o llegada y sobre los siguientes tipos de mercancías:

- Carga a granel
- Petróleo y sus derivados
- Vehículos como unidades independientes
- Carga sobredimensionada

Para las importaciones desde Guatemala, la empresa utiliza el termino FOB, considerando que la carga es de tipo general, y se transporta vía terrestre, el término correcto a utilizar es FCA, ya que la carga no se adecua al tipo de mercancías mencionadas arriba. Al respecto, el riesgo de inconsistencias con la carga no es elevado, ya que tanto proveedor como comprador están de acuerdo en que la entrega de la mercancía y el traspaso del riesgo se dan al momento de entregar la carga al transportista. Sin embargo, se sugiere el uso correcto mediante el incoterm FCA

Por otro lado, también se debe definir quien asume los riesgos. Normalmente se entendería que, si el proveedor contrata y organiza el transporte, es el quien asumirá los costos en caso de siniestro, pero no es así. Este incoterm no obliga a la contratación de un seguro, pero es el vendedor el que decide hacerlo o no, pero no puede evadir la responsabilidad de responder al comprador en caso de siniestro.

5.5. Capacitación de proceso de importación con agente aduanales

Agentes Aduaneros

Este Auxiliar es el profesional en materia aduanera, cuya autorización es personal e intransferible, actúa como representante legal ante la autoridad aduanera de su mandante (cliente).

El Agente es responsable solidario ante la aduana y su mandante (cliente) por los actos derivados de su ejercicio profesional, deben estar debidamente acreditados por la Dirección General de Aduanas y su intervención puede ser opcional en importaciones realizadas en las siguientes condiciones:

- Gobierno y dependencias, municipalidades instituciones autónomas y semiautónomas
- Amparadas a un Formulario Aduanero Único Centroamericano (FAUCA);

- Pequeños envíos sin carácter comercial;
- Amparadas al sistema postal internacional;
- Presentadas por empresas de entrega rápida o “Courier”;
- Ingresadas como equipaje;
- Presentadas por personas jurídicas apoderado especial
- El papel del Agente Aduanero en los Procesos de Importación y Exportación

Los procesos aplicados por el agente aduanal ante el servicio aduanero están regidos por el Código Aduanero Uniforme Centroamericano y su Reglamento (CAUCA IV Y RECAUCA IV).

El Agente Aduanero es la persona Autorizada por la Dirección General de Aduanas, para actuar o intervenir en todos los trámites necesarios para el despacho de mercancías. (CAUCA IV Artículo 22).

Intervención en el proceso de importación

El despacho de una importación puede llevarlo a cabo un Agente Aduanero, un Apoderado Especial, un Gestor o el mismo importador ante la Aduana cuando las circunstancias legales lo permitan.

Es importante que quien decida participar en este procedimiento comprenda que la transparencia y veracidad de la información que presente, es imprescindible para evitar riesgos de cometer un acto que pueda ser sancionado por la Autoridad Aduanera.

Entre las funciones principales en el proceso de importación se pueden mencionar las siguientes:

- Procesar la información suministrada por sus clientes debiendo exigir los documentos de base.
- Comprobar la congruencia de dichos datos y solicitar las aclaraciones pertinentes.
- Verificar la condición en que llegaron los bultos y si éstos vienen averiados o en malas condiciones debe efectuar un reconocimiento.
- Clasificación arancelaria de los productos, así como en torno a los permisos y procedimientos especiales requeridos para la importación de las mercancías.
- Integrar los datos en la Declaración de Mercancías.

- Calcular y notificar los tributos que deben pagarse.
- Firmar los documentos requeridos para las destinaciones aduaneras que suscriba.
- Presentar ante la Aduana el documento de despacho y los documentos anexos que se requieran.
- Intervenir en la tramitación y despacho de las mercancías.
- Presentar en representación de sus mandantes solicitudes, prórrogas, reclamos y notas tanto a las Aduanas como a otros organismos vinculados con el Comercio Exterior.

A pesar de que la legislación no obliga a contratar los servicios de un agente de aduanas para la importación de mercancías a través de DUCA F, los servicios técnicos de asesoría en materia aduanal son indispensables para asegurar la correcta aplicación de la legislación aduanera vigente y evitar inconvenientes, tales como atrasos, multas, almacenajes, inconsistencias, etc. (SIECA)

5.6. Determinación de la correcta clasificación arancelaria de los productos

Todas las mercancías tanto para importación o exportación, son clasificadas de acuerdo a una codificación tomando como base el Sistema Arancelario Centroamericano (SAC), de acuerdo a la siguiente estructura:

El Arancel Centroamericano de Importación está constituido por los siguientes elementos:

Sistema Arancelario Centroamericano (S.A.C.)

Este sistema está dividido en capítulos, partidas, subpartidas y los correspondientes Derechos Arancelarios a la Importación (D.A.I.)

Código numérico del S.A.C.

Está representado por diez dígitos que identifican: los dos primeros, al Capítulo; los dos siguientes, la partida; el tercer par, a la subpartida; y los cuatro últimos, los incisos o subpartidas. La identificación de las mercancías se hará siempre con los diez dígitos de dicho código numérico.

Reglas Generales para la interpretación del Sistema Arancelario Centroamericano

La clasificación de mercancías en el “Sistema Arancelario Centroamericano” se regirá por los principios siguientes: En esencia, las Reglas Generales de interpretación, no son más que los principios sobre los cuales se rige la clasificación de las mercancías en el SAC, ya que verdaderamente son una base técnica y no confieren carácter legal, ya que la legalidad es dada por las notas de Sección y de Capítulos siempre y cuando estas no sea en contrario.

5.6.1. Procedimientos para la clasificación de mercancías

La clasificación arancelaria de una mercancía exige conocer bien sus características, composición, funciones y presentación (criterios de clasificación). Dependiendo del producto será necesario saber si es fresco o congelado, laminado o forjado y específicamente para prendas de vestir si es tejido de punto o de tela, para hombre o para mujer, conocer la potencia que tiene o cuál es su uso. Solo disponiendo de información detallada y precisa sobre el producto se podrá responder a todas las preguntas que surjan al realizar la clasificación arancelaria. Pero incluso disponiendo de toda esa información pueden surgir dudas y problemas durante la clasificación. Para resolver estas cuestiones se debe consultar las Notas de Capítulos, Notas explicativas del SAC y las Reglas de Aplicación Interpretación del Sistema Arancelario Centroamericano. Base Legal Este procedimiento se fundamenta en las notas de sección y las notas de capítulo del Sistema Arancelario Centroamericano.

PASO 1: IDENTIFICACIÓN DE LA MERCANCÍA

Este es el paso más importante del proceso. Se requiere que el producto sea identificado plenamente, para poder asignarle la subpartida arancelaria única que le corresponde. Las mercancías objeto de comercio generalmente se designan por sus nombres comerciales, pero para describirlas ante las autoridades que regulan el comercio exterior es necesario ampliar esa denominación, utilizando también el nombre genérico y otros datos que permitan establecer la individualización del producto. Hay dos formas de establecer la identificación de las mercancías:

- Documentalmente
- Por Reconocimiento Físico

La identificación documental requiere el aporte de literatura técnica; catálogos o folletos para aparatos, máquinas y equipos, Para productos químicos, textiles, papeles, productos de siderurgia, se requiere el suministro de análisis químicos de composición y literatura técnica sobre características y usos.

Es importante determinar el uso a que está destinado el producto porque proporciona una guía clave para su ubicación dentro de los capítulos del arancel, los cuales están ordenados ascendientemente desde materias primas hasta productos de alta elaboración. En específico, los capítulos 61 y 62 del SAC, que se refieren a prendas de vestir, se dividen en prendas para

hombres, mujeres o infantes y en otros casos, como prendas genéricas, tales como t shirts, suéteres, pull overs, etc.

La Identificación por Reconocimiento Físico se presenta de dos formas:

- Reconocimiento Físico por parte del clasificador; el cual es realizado por un experto en merceología quien además debe conocer las bases técnicas de clasificación.
- Reconocimiento indirecto realizado mediante hoja técnica elaborado por el productor la cual es utilizada por auxiliar que practique la diligencia, cuando el caso requiera de un especialista.

PASO 2: LEER LAS NOTAS DE SECCIÓN

Una vez identificada la mercancía es posible establecer en principio una, dos o tres posibles partidas. Su estudio inicia por la Sección del Arancel que comprende cada una de las posibles partidas. Confirmar o descartar con la lectura y análisis de las notas legales de Sección. La regla 1, advierte que los Títulos de Sección y Capítulos solo tienen un valor indicativo que sirve para la búsqueda inicial; indicando la posibilidad de donde puede clasificarse.

PASO 3: LEER LAS NOTAS DE CAPÍTULO

Una vez establecida la Sección se pasa a determinar el capítulo del Arancel que corresponda a la mercancía. También se sigue el método de confirmar o descartar el Capítulo, mediante la lectura y análisis de las notas legales del Capítulo.

PASO 4: LEER EL TEXTO DE LA PARTIDA ARANCELARIA Y SUS NOTAS EXPLICATIVAS

Ya establecido el capítulo, se pasa a determinar la partida arancelaria básica (cuatro dígitos). Esta se confirma o se descarta con la lectura y análisis del texto de la partida, conocido como el encabezamiento del arancel, y con la lectura y el análisis de las notas explicativas correspondiente a la partida. Las notas explicativas suministran indicaciones detalladas sobre el contenido de cada partida y la lista de los principales artículos comprendidos en ella, así como las exclusiones. El análisis de las notas explicativas es muy importante porque de su estudio se puede desprender que la partida asignada en principio no es la que corresponde al artículo a clasificar y entonces se debe entrar a estudiar y analizar otras u otras partidas factibles o las posibles clasificaciones.

PASO 5: DETERMINAR LA SUBPARTIDA ARANCELARIA

Una vez establecida la partida arancelaria se procede al análisis dentro de ella para ubicar la subpartida correspondiente al producto. Se comienza con el análisis de los textos de subpartidas, y la lectura de las notas de subpartidas si las hay. Aquí entra en manejo el juego de los guiones, los cuales sirven de guía para establecer los desdoblamientos que se van sucediendo dentro de cada partida. Las comparaciones deben hacerse entre subpartidas con el mismo número de guiones. El análisis de los guiones, desdoblamientos y subpartidas dentro de una misma partida arancelaria, permite determinar la subpartida arancelaria definitiva que le corresponde al producto. Es de tomar en cuenta que no hay que precipitarse a buscar una subpartida sin haber confirmado y verificado antes que su producto se acomoda al texto de la partida, ya que la partida está antes que la subpartida.

De manera general, se debe identificar el tipo de prenda y si está elaborado con tejido de punto, si es de hombre, mujer o infante y a nivel de subpartida, la composición del tejido con el que está fabricada la prenda, que puede ser algodón, (el más común) poliéster, lana, rayón, etc.

5.6.2. Determinación de la clasificación arancelaria para Yekora S.A. de C.V.

CAPÍTULO 61

PRENDAS Y COMPLEMENTOS (ACCESORIOS), DE VESTIR, DE PUNTO

1. Este Capítulo sólo comprende artículos de punto confeccionados.
2. Este Capítulo no comprende:
 - a) los artículos de la partida 62.12;
 - b) los artículos de prendería de la partida 63.09;
 - c) los artículos de ortopedia, tales como bragueros para hernias, fajas.
3. En las partidas 61.03 y 61.04:

a) se entiende por trajes (ambos o ternos) y trajes sastre los surtidos formados por dos o tres prendas de vestir confeccionadas en su superficie exterior con la misma tela y compuestos por:

- una sola chaqueta (saco) que cubra la parte superior del cuerpo, cuyo exterior, excepto las mangas, esté constituido por cuatro o más piezas, eventualmente acompañada de un solo chaleco sastre en el que su parte delantera esté confeccionada con la misma tela que la superficie exterior de los demás componentes del surtido y cuya espalda sea de la misma tela que el forro de la chaqueta (saco); y

- una sola prenda que cubra la parte inferior del cuerpo y que consista en un pantalón largo, un pantalón corto (calzón), un short (excepto de baño), una falda o una falda pantalón, sin tirantes (tiradores) ni peto.

Todos los componentes del traje (ambo o terno) o del traje sastre deberán confeccionarse con una tela de la misma estructura, color y composición; además, deberán ser del mismo estilo y de tallas correspondientes o compatibles. Sin embargo, estos componentes pueden presentar un vivo (tira de tela cosida a las costuras) de una tela diferente.

Si se presentan simultáneamente varias prendas de la parte inferior, por ejemplo: un pantalón largo y un short o dos pantalones largos, o una falda o falda pantalón y un pantalón, se dará prioridad al pantalón largo o a uno de ellos como parte inferior constitutiva del traje (ambo o terno), y a la falda o falda pantalón en el caso del traje sastre, clasificándose separadamente las demás prendas.

Aunque no cumplan todas las condiciones antes citadas, la expresión trajes (ambos o ternos) también comprende los trajes de etiqueta o de noche siguientes:

- el chaqué, en el que la chaqueta (saco), lisa, presenta faldones redondeados que descienden muy bajo hacia atrás, con un pantalón de rayas verticales;

- el frac, hecho generalmente de tela negra, con una chaqueta (saco) relativamente corta por delante, que se mantiene abierta, con los faldones estrechos, escotados en las caderas y colgantes por detrás;

- el esmoquin, en el que la chaqueta (saco), aunque quizás permita mayor visibilidad de la pechera, es de corte similar al de la chaqueta (saco) común y presenta la particularidad de llevar solapas brillantes de seda o de imitación de seda.

b) se entiende por conjunto un surtido de prendas de vestir (excepto los artículos de las partidas 61.07, 61.08 ó 61.09) que comprenda varias prendas confeccionadas con una misma tela, acondicionado para la venta al por menor y compuesto por:

- una sola prenda que cubra la parte superior del cuerpo, excepto el "pullover" que puede constituir una segunda prenda exterior solamente en el caso de los "twinset" o un chaleco que puede constituir una segunda prenda en los demás casos; y

- una o dos prendas diferentes que cubran la parte inferior del cuerpo y que consistan en un pantalón largo, un pantalón con peto, un pantalón corto (calzón), un short (excepto de baño), una falda o una falda pantalón.

Todos los componentes del conjunto deben tener la misma estructura, estilo, color y composición; además, deben ser de tallas correspondientes o compatibles. El término conjunto no comprende los conjuntos de abrigo para entrenamiento o deporte ni los monos (overoles) y conjuntos de esquí, de la partida 61.12.

4. Las partidas 61.05 y 61.06 no comprenden las prendas de vestir con bolsillo por debajo de la cintura o con acanalado elástico u otro medio para ceñir el bajo de la prenda, ni las prendas que tengan una media inferior a 10 puntos por centímetro lineal en cada dirección, contados en una superficie mínima de 10 cm x 10 cm. La partida 61.05 no comprende las prendas sin mangas.

5. La partida 61.09 no comprende las prendas de vestir con acanalado elástico, cordón corredizo u otro medio para ceñir el bajo.

6. En la partida 61.11:

a) la expresión prendas y complementos (accesorios), de vestir, para bebés, se refiere a los artículos para niños de corta edad con estatura inferior o igual a 86 cm;

b) los artículos susceptibles de clasificarse en la partida 61.11 y en otras partidas de este Capítulo se clasifican en la partida 61.11.

7. En la partida 61.12, se entiende por monos (overoles) y conjuntos de esquí, las prendas de vestir o surtidos de prendas de vestir que, por su aspecto general y su textura, sean identificables como destinados principalmente para uso en la práctica del esquí (alpino o de fondo). Se componen de:

a) un mono (overol) de esquí, es decir, una prenda de una sola pieza que cubre la parte superior y la inferior del cuerpo; además de mangas y cuello, este artículo puede llevar bolsillos y trabillas; o

b) un conjunto de esquí, es decir, un surtido de prendas de vestir que comprenda dos o tres prendas, acondicionado para la venta al por menor y compuesto por:

- una sola prenda del tipo anorak, cazadora o artículo similar, con cierre de cremallera (cierre relámpago), eventualmente acompañada de un chaleco; y

- un solo pantalón, aunque suba por encima de la cintura, un solo pantalón corto (calzón) o un solo pantalón con peto.

El conjunto de esquí puede también estar compuesto por un mono (overol) de esquí del tipo mencionado anteriormente y por una especie de chaqueta (saco) acolchada sin mangas que se viste sobre el mono (overol).

Todos los componentes del conjunto de esquí deben estar confeccionados con una tela de la misma textura, estilo y composición, del mismo color o de colores distintos; además, deben ser de tallas correspondientes o compatibles.

8. Las prendas de vestir susceptibles de clasificarse en la partida 61.13 y en otras partidas de este Capítulo, excepto en la partida 61.11, se clasifican en la partida 61.13.

9. Las prendas de vestir de este Capítulo que se cierran por delante de izquierda sobre derecha se consideran como prendas para hombres o niños, y aquellas que se cierran por delante de derecha sobre izquierda, como prendas para mujeres o niñas. Estas disposiciones no se

aplicarán cuando el corte de la prenda indique manifiestamente que ha sido concebida para uno u otro sexo.

Las prendas que no sean identificables como prendas para hombres o niños, o como prendas para mujeres o niñas, se clasifican con estas últimas.

10. Los artículos de este Capítulo pueden confeccionarse con hilos de metal.

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	DAI %
61.01	ABRIGOS, CHAQUETONES, CAPAS, ANORAKS, CAZADORAS Y ARTICULOS SIMILARES, DE PUNTO, PARA HOMBRES O NIÑOS, EXCEPTO LOS ARTICULOS DE LA PARTIDA 61.03	
6101.20.00.00	- De algodón	15
6101.30.00.00	- De fibras sintéticas o artificiales	15
6101.90	- De las demás materias textiles:	
6101.90.10.00	- - De lana o pelo fino	15
6101.90.90.00	- - Otras	15
61.02	ABRIGOS, CHAQUETONES, CAPAS, ANORAKS, CAZADORAS Y ARTICULOS SIMILARES, DE PUNTO, PARA MUJERES O NIÑAS, EXCEPTO LOS ARTICULOS DE LA PARTIDA 61.04	
6102.10.00.00	- De lana o pelo fino	15
6102.20.00.00	- De algodón	15
6102.30.00.00	- De fibras sintéticas o artificiales	15
6102.90.00.00	- De las demás materias textiles	15

61.03	TRAJES (AMBOS O TERNOS), CONJUNTOS, CHAQUETAS (SACOS), PANTALONES LARGOS, PANTALONES CON PETO, PANTALONES CORTOS (CALZONES) Y SHORT(EXCEPTO DE BAÑO), DE PUNTO, PARA HOMBRES O NIÑOS	
6103.10	- Trajes (ambos o ternos):	
6103.10.10.0	- - De lana o pelo fino	15
6103.10.20.0	- - De fibras sintéticas	15
6103.10.90.0	- - De las demás materias textiles	15
6103.2	- Conjuntos:	
6103.22.00.0	- - De algodón	15
6103.23.00.0	- - De fibras sintéticas	15
6103.29	- - De las demás materias textiles:	
6103.29.10.0	- - - De lana o pelo fino	15
6103.29.90.0	- - - Otras	15
6103.3	- Chaquetas (sacos):	
6103.31.00.0	- - De lana o pelo fino	15
6103.32.00.0	- - De algodón	15
6103.33.00.0	- - De fibras sintéticas	15
6103.39.00.0	- - De las demás materias textiles	15
6103.4	- Pantalones largos, pantalones con peto, pantalones cortos (calzones) y short:	
6103.41.00.0	- - De lana o pelo fino	15

6103.42.00.0 0	- - De algodón	15
6103.43.00.0 0	- - De fibras sintéticas	15
6103.49.00.0 0	- - De las demás materias textiles	15
61.04	TRAJES SASTRE, CONJUNTOS, CHAQUETAS (SACOS), VESTIDOS, FALDAS, FALDAS PANTALON, PANTALONES LARGOS, PANTALONES CON PETO, PANTALONES CORTOS (CALZONES) Y SHORT (EXCEPTO DE BAÑO), DE PUNTO, PARA MUJERES O NIÑAS	
6104.1	- Trajes sastre:	
6104.13.00.0 0	- - De fibras sintéticas	15
6104.19	- - De las demás materias textiles:	
6104.19.10.0 0	- - - De lana o pelo fino	15
6104.19.20.0 0	- - - De algodón	15
6104.19.90.0 0	- - - Otras	15
6104.2	- Conjuntos:	
6104.22.00.0 0	- - De algodón	15
6104.23.00.0 0	- - De fibras sintéticas	15
6104.29	- - De las demás materias textiles:	
6104.29.10.0 0	- - - De lana o pelo fino	15
6104.29.90.0 0	- - - Otras	15
6104.3	- Chaquetas (sacos):	
6104.31.00.0 0	- - De lana o pelo fino	15

6104.32.00.0 0	- - De algodón	15
6104.33.00.0 0	- - De fibras sintéticas	15
6104.39.00.0 0	- - De las demás materias textiles	15
6104.4	- Vestidos:	
6104.41.00.0 0	- - De lana o pelo fino	15
6104.42.00.0 0	- - De algodón	15
6104.43.00.0 0	- - De fibras sintéticas	15
6104.44.00.0 0	- - De fibras artificiales	15
6104.49.00.0 0	- - De las demás materias textiles	15
6104.5	- Faldas y faldas pantalón:	
6104.51.00.0 0	- - De lana o pelo fino	15
6104.52.00.0 0	- - De algodón	15
6104.53.00.0 0	- - De fibras sintéticas	15
6104.59.00.0 0	- - De las demás materias textiles	15
6104.6	- Pantalones largos, pantalones con peto, pantalones cortos (calzones) y short:	
6104.61.00.0 0	- - De lana o pelo fino	15
6104.62.00.0 0	- - De algodón	15
6104.63.00.0 0	- - De fibras sintéticas	15
6104.69.00.0 0	- - De las demás materias textiles	15
61.05	CAMISAS DE PUNTO PARA HOMBRES O NIÑOS	

6105.10.00.0 0	- De algodón	15
6105.20.00.0 0	- De fibras sintéticas o artificiales	15
6105.90.00.0 0	- De las demás materias textiles	15
61.06	CAMISAS, BLUSAS Y BLUSAS CAMISERAS, DEPUNTO, PARA MUJERES O NIÑAS	
6106.10.00.0 0	- De algodón	15
6106.20.00.0 0	- De fibras sintéticas o artificiales	15
6106.90.00.0 0	- De las demás materias textiles	15
61.07	CALZONCILLOS (INCLUIDOS LOS LARGOS Y LOS SLIP), CAMISIONES, PIJAMAS, ALBORNOCES DE BAÑO, BATAS DE CASA Y ARTICULOS SIMILARES, DE PUNTO, PARA HOMBRES O NIÑOS	
6107.1	- Calzoncillos (incluidos los largos y los slip):	
6107.11.00.0 0	- - De algodón	15
6107.12.00.0 0	- - De fibras sintéticas o artificiales	15
6107.19.00.0 0	- - De las demás materias textiles	15
6107.2	- Camisones y pijamas:	
6107.21.00.0 0	- - De algodón	15
6107.22.00.0 0	- - De fibras sintéticas o artificiales	15
6107.29.00.0 0	- - De las demás materias textiles	15
6107.9	- Los demás:	
6107.91.00.0 0	- - De algodón	15

6107.99	- - De las demás materias textiles:	
6107.99.10.0	- - - De fibras sintéticas o artificiales	15
6107.99.90.0	- - - Otras	15
61.08	COMBINACIONES, ENAGUAS, BRAGAS ("BLOOMERS", BOMBACHAS, CALZONES) (INCLUSO LAS QUE NO LLEGAN HASTA LA CINTURA), CAMISIONES, PIJAMAS, SALTOS DE CAMA, ALBORNOCES DE BAÑO, BATAS DE CASA Y ARTICULOS SIMILARES, DE PUNTO, PARA MUJERES O NIÑAS	
6108.1	- Combinaciones y enaguas:	
6108.11.00.0	- - De fibras sintéticas o artificiales	15
6108.19.00.0	- - De las demás materias textiles	15
6108.2	- Bragas ("bloomers", bombachas, calzones) (incluso las que no llegan hasta la cintura):	
6108.21.00.0	- - De algodón	15
6108.22.00.0	- - De fibras sintéticas o artificiales	15
6108.29.00.0	- - De las demás materias textiles	15
6108.3	- Camisones y pijamas:	
6108.31.00.0	- - De algodón	15
6108.32.00.0	- - De fibras sintéticas o artificiales	15
6108.39.00.0	- - De las demás materias textiles	15
6108.9	- Los demás:	
6108.91.00.0	- - De algodón	15
6108.92.00.0	- - De fibras sintéticas o artificiales	15

6108.99.00.0 0	- - De las demás materias textiles	15
61.09	"T-SHIRTS" Y CAMISETAS, DE PUNTO	
6109.10.00.0 0	- De algodón	15
6109.90.00.0 0	- De las demás materias textiles	15
61.10	SUETERES (JERSEYS), "PULLOVERS", CARDIGANES, CHALECOS Y ARTICULOS SIMILARES, DE PUNTO	
6110.1	- De lana o pelo fino:	
6110.11.00.0 0	- - De lana	15
6110.12.00.0 0	- - De cabra de Cachemira	15
6110.19.00.0 0	- - Los demás	15
6110.20.00.0 0	- De algodón	15
6110.30.00.0 0	- De fibras sintéticas o artificiales	15
6110.90.00.0 0	- De las demás materias textiles	15
61.11	PRENDAS Y COMPLEMENTOS (ACCESORIOS),DE VESTIR, DE PUNTO, PARA BEBES	
6111.20.00.0 0	- De algodón	15
6111.30.00.0 0	- De fibras sintéticas	15
6111.90	- De las demás materias textiles:	
6111.90.10.0 0	- - De lana o pelo fino	15
6111.90.90.0 0	- - Otras	15
61.12	CONJUNTOS DE ABRIGO PARA ENTRENAMIENTO O DEPORTE (CHANDALES), MONOS (OVEROLES) Y	

	CONJUNTOS DE ESQUI Y BANADORES, DE PUNTO	
6112.1	- Conjuntos de abrigo para entrenamiento o deporte (chándales):	
6112.11.00.0	- - De algodón	15
6112.12.00.0	- - De fibras sintéticas	15
6112.19.00.0	- - De las demás materias textiles	15
6112.20.00.0	- Monos (overoles) y conjuntos de esquí	15
6112.3	- Bañadores para hombres o niños:	
6112.31.00.0	- - De fibras sintéticas	15
6112.39.00.0	- - De las demás materias textiles	15
6112.4	- Bañadores para mujeres o niñas:	
6112.41.00.0	- - De fibras sintéticas	15
6112.49.00.0	- - De las demás materias textiles	15
6113.00.00.0	PRENDAS DE VESTIR CONFECCIONADAS CONTEJIDOS DE PUNTO DE LAS PARTIDAS 59.03,59.06 ó 59.07	15
61.14	LAS DEMAS PRENDAS DE VESTIR, DE PUNTO	
6114.20.00.0	- De algodón	15
6114.30.00.0	- De fibras sintéticas o artificiales	15
6114.90.00.0	- De las demás materias textiles	15
61.15	CALZAS, PANTY-MEDIAS, LEOTARDOS, MEDIAS, CALCETINES Y DEMAS ARTICULOS DE CALCETERIA, INCLUSO DE COMPRESIONPROGRESIVA (POR EJEMPLO, MEDIAS PARA	

	VÁRICES), DE PUNTO	
6115.10	- Calzas, panty-medias, leotardos y medias, de compresión progresiva (por ejemplo, medias para várices):	
6115.10.10.0	- - Medias para várices	0
6115.10.90.0	- - Otros	15
6115.2	- Las demás calzas, panty-medias y leotardos:	
6115.21.00.0	- - De fibras sintéticas, de título inferior a 67 decitex por hilo sencillo	15
6115.22.00.0	- - De fibras sintéticas, de título superior o igual a 67 decitex por hilo sencillo	15
6115.29.00.0	- - De las demás materias textiles	15
6115.30.00.0	- Las demás medias de mujer, de título inferior a 67 decitex por hilo sencillo	15
6115.9	- Los demás:	
6115.94.00.0	- - De lana o pelo fino	15
6115.95.00.0	- - De algodón	15
6115.96.00.0	- - De fibras sintéticas	15
6115.99.00.0	- - De las demás materias textiles	15
61.16	GUANTES, MITONES Y MANOPLAS, DE PUNTO	
6116.10.00.0	- Impregnados, recubiertos o revestidos con plástico o caucho	15
6116.9	- Los demás:	
6116.91.00.0	- - De lana o pelo fino	15
6116.92.00.0	- - De algodón	15

6116.93.00.0 0	- - De fibras sintéticas	15
6116.99.00.0 0	- - De las demás materias textiles	15
61.17	LOS DEMAS COMPLEMENTOS (ACCESORIOS) DE VESTIR CONFECCIONADOS, DE PUNTO; PARTES DE PRENDAS O DE COMPLEMENTOS (ACCESORIOS), DE VESTIR, DE PUNTO	
6117.10.00.0 0	- Chales, pañuelos de cuello, bufandas, mantillas, velos y artículos similares	15
6117.80	- Los demás complementos (accesorios) de vestir:	
6117.80.10.0 0	- - Rodilleras y tobilleras, excepto para deporte	0
6117.80.20.0 0	- - Corbatas y lazos similares	15
6117.80.90.0 0	- - Otros	15
6117.90.00.0 0	- Partes	15

CAPÍTULO 62

PRENDAS Y COMPLEMENTOS (ACCESORIOS), DE VESTIR, EXCEPTO LOS DE PUNTO

1. Este Capítulo sólo se aplica a los artículos confeccionados con cualquier textil, excepto la guata y los artículos de punto distintos de los de la partida 62.12.
2. Este Capítulo no comprende:
 - a) Los artículos de prendería de la partida 63.09;
 - b) Los artículos de ortopedia, tales como bragueros para hernias, fajas medico quirúrgicas (partida 90.21).
3. En las partidas 62.03 y 62.04:

a) Se entiende por trajes (ambos o ternos) y trajes sastre los surtidos formados por dos o tres prendas de vestir confeccionadas en su superficie exterior con la misma tela y compuestos por:

-Una sola chaqueta (saco) que cubra la parte superior del cuerpo, cuyo exterior, excepto las mangas, esté constituido por cuatro o más piezas, eventualmente acompañada de un solo chaleco sastre en el que su parte delantera esté confeccionada con la misma tela que la superficie exterior de los demás componentes del surtido y cuya espalda sea de la misma tela que el forro de la chaqueta (saco); y

- Una sola prenda que cubra la parte inferior del cuerpo y que consista en un pantalón largo, un pantalón corto (calzón), un short (excepto de baño), una falda o una falda pantalón, sin tirantes (tiradores) ni peto.

Todos los componentes del traje (ambo o terno) o del traje sastre deberán confeccionarse con una tela de la misma estructura, color y composición; además, deberán ser del mismo estilo y de tallas correspondientes o compatibles. Sin embargo, estos componentes pueden presentar un vivo (tira de tela cosida a las costuras) de una tela diferente.

Si se presentan simultáneamente varias prendas de la parte inferior, por ejemplo: un pantalón largo y un short o dos pantalones largos, o una falda o falda pantalón y un pantalón, se dará prioridad al pantalón largo o a uno de ellos como parte inferior constitutiva del traje (ambo o terno), y a la falda o falda pantalón en el caso del traje sastre, clasificándose separadamente las demás prendas.

Aunque no cumplan todas las condiciones antes citadas, la expresión trajes (ambos o ternos) también comprende los trajes de etiqueta o de noche siguientes:

-El chaqué, en el que la chaqueta (saco), lisa, presenta faldones redondeados que descienden muy bajo hacia atrás, con un pantalón de rayas verticales;

-El frac, hecho generalmente de tela negra, con una chaqueta (saco) relativamente corta por delante, que se mantiene abierta, con los faldones estrechos, escotados en las caderas y colgantes por detrás;

- El esmoquin, en el que la chaqueta (saco), aunque quizás permita mayor visibilidad de la pechera, es de corte similar al de la chaqueta (saco) común y presenta la particularidad de llevar solapas brillantes de seda o de imitación de seda.

- b) Entiende por conjunto un surtido de prendas de vestir (excepto los artículos de las partidas 62.07 ó 62.08) que comprenda varias prendas confeccionadas con una misma tela, acondicionado para la venta al por menor y compuesto por:
- Una sola prenda que cubra la parte superior del cuerpo, excepto el chaleco que puede constituir una segunda prenda; y
 - Una o dos prendas diferentes que cubran la parte inferior del cuerpo y que consistan en un pantalón largo, un pantalón con peto, un pantalón corto (calzón), un short (excepto de baño), una falda o una falda pantalón.

Todos los componentes del conjunto deben tener la misma estructura, estilo, color y composición; además, deben ser de tallas correspondientes o compatibles. El término conjunto no comprende los conjuntos de abrigo para entrenamiento o deporte ni los monos (overoles) y conjuntos de esquí, de la partida 62.11.

4. Para la interpretación de la partida 62.09:

- a) La expresión prendas y complementos (accesorios), de vestir, para bebés, se refiere a los artículos para niños de corta edad con estatura inferior o igual a 86 cm;
- b) Los artículos susceptibles de clasificarse en la partida 62.09 y en otras partidas de este Capítulo se clasifican en la partida 62.09

5. Las prendas de vestir susceptibles de clasificarse en la partida 62.10 y en otras partidas de este Capítulo, excepto en la partida 62.09, se clasifican en la partida 62.10.

6. En la partida 62.11, se entiende por monos (overoles) y conjuntos de esquí, las prendas de vestir o surtidos de prendas de vestir que, por su aspecto general y su textura, sean identificables como destinados principalmente para uso en la práctica del esquí (alpino o de fondo). Se componen de:

- a) Un mono (overol) de esquí, es decir, una prenda de una sola pieza que cubre la parte superior y la inferior del cuerpo; además de mangas y cuello, este artículo puede llevar bolsillos y trabillas; o
- b) Un conjunto de esquí, es decir, un surtido de prendas de vestir que comprenda dos o tres prendas, acondicionado para la venta al por menor y compuesto por:

-Una sola prenda del tipo anorak, cazadora o artículo similar, con cierre de cremallera (cierre relámpago), eventualmente acompañada de un chaleco; y

-Un solo pantalón, aunque suba por encima de la cintura, un solo pantalón corto (calzón) o un solo pantalón con peto.

El conjunto de esquí puede también estar compuesto por un mono (overol) de esquí del tipo mencionado anteriormente y por una especie de chaqueta (saco) acolchada sin mangas que se viste sobre el mono (overol).

Todos los componentes del conjunto de esquí deben estar confeccionados con una tela de la misma textura, estilo y composición, del mismo color o de colores distintos; además, deben ser de tallas correspondientes o compatibles.

7. Se asimilan a los pañuelos de bolsillo de la partida 62.13, los artículos de la partida 62.14 de los tipos pañuelos de cuello, de forma cuadrada o sensiblemente cuadrada, en los que ningún lado sea superior a 60 cm. Los pañuelos de bolsillo con uno de los lados de longitud superior a 60 cm se clasifican en la partida 62.14.

8. Las prendas de vestir de este Capítulo que se cierren por delante de izquierda sobre derecha se consideran como prendas para hombres o niños, y aquellas que se cierren por delante de derecha sobre izquierda, como prendas para mujeres o niñas. Estas disposiciones no se aplicarán cuando el corte de la prenda indique manifiestamente que ha sido concebida para uno u otro sexo.

Las prendas que no sean identificables como prendas para hombres o niños, o como prendas para mujeres o niñas, se clasifican con estas últimas.

9. Los artículos de este Capítulo pueden confeccionarse con hilos de metal.

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	DAI %
62.01	ABRIGOS, CHAQUETONES, CAPAS, ANORAKS, CAZADORAS Y ARTICULOS SIMILARES, PARA HOMBRES O NIÑOS, EXCEPTO LOS ARTICULOS DE LA PARTIDA 62.03	
6201.1	- Abrigos, impermeables, chaquetones, capas y artículos similares:	
6201.11.00.00	- - De lana o pelo fino	15
6201.12.00.00	- - De algodón	15
6201.13.00.00	- - De fibras sintéticas o artificiales	15
6201.19.00.00	- - De las demás materias textiles	15
6201.9	- Los demás:	
6201.91.00.00	- - De lana o pelo fino	15
6201.92.00.00	- - De algodón	15
6201.93.00.00	- - De fibras sintéticas o artificiales	15
6201.99.00.00	- - De las demás materias textiles	15
62.02	ABRIGOS, CHAQUETONES, CAPAS, ANORAKS, CAZADORAS Y ARTICULOS SIMILARES, PARA MUJERES O NIÑAS, EXCEPTO LOS ARTICULOS DE LA PARTIDA 62.04	
6202.1	- Abrigos, impermeables, chaquetones, capas y artículos similares:	
6202.11.00.00	- - De lana o pelo fino	15
6202.12.00.00	- - De algodón	15
6202.13.00.00	- - De fibras sintéticas o artificiales	15

00		
6202.19.00.00	- - De las demás materias textiles	15
6202.9	- Los demás:	
6202.91.00.00	- - De lana o pelo fino	15
6202.92.00.00	- - De algodón	15
6202.93.00.00	- - De fibras sintéticas o artificiales	15
6202.99.00.00	- - De las demás materias textiles	15
62.03	TRAJES (AMBOS O TERNOS), CONJUNTOS, CHAQUETAS (SACOS), PANTALONES LARGOS, PANTALONES CON PETO, PANTALONES CORTOS (CALZONES) Y SHORT (EXCEPTO DE BAÑO), PARA HOMBRES O NIÑOS	
6203.1	- Trajes (ambos o ternos):	
6203.11.00.00	- - De lana o pelo fino	15
6203.12.00.00	- - De fibras sintéticas	15
6203.19.00.00	- - De las demás materias textiles	15
6203.2	- Conjuntos:	
6203.22.00.00	- - De algodón	15
6203.23.00.00	- - De fibras sintéticas	15
6203.29	- - De las demás materias textiles:	
6203.29.10.00	- - - De lana o pelo fino	15
6203.29.90.00	- - - Otras	15
6203.3	- Chaquetas (sacos):	

6203.31.00.00	- - De lana o pelo fino	15
6203.32.00.00	- - De algodón	15
6203.33.00.00	- - De fibras sintéticas	15
6203.39.00.00	- - De las demás materias textiles	15
6203.4	- Pantalones largos, pantalones con peto, pantalones cortos (calzones) y shorts:	
6203.41.00.00	- - De lana o pelo fino	15
6203.42.00.00	- - De algodón	15
6203.43.00.00	- - De fibras sintéticas	15
6203.49.00.00	- - De las demás materias textiles	15
62.04	TRAJES SASTRE, CONJUNTOS, CHAQUETAS (SACOS), VESTIDOS, FALDAS, FALDAS PANTALON, PANTALONES LARGOS, PANTALONES CON PETO, PANTALONES CORTOS (CALZONES) Y SHORT (EXCEPTO DE BAÑO), PARA MUJERES O NIÑAS	
6204.1	- Trajes sastre:	
6204.11.00.00	- - De lana o pelo fino	15
6204.12.00.00	- - De algodón	15
6204.13.00.00	- - De fibras sintéticas	15

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	DAI %
6204.19.00.00	- - De las demás materias textiles	15
6204.2	- Conjuntos:	
6204.21.00.00	- - De lana o pelo fino	15
6204.22.00.00	- - De algodón	15
6204.23.00.00	- - De fibras sintéticas	15
6204.29.00.00	- - De las demás materias textiles	15
6204.3	- Chaquetas (sacos):	
6204.31.00.00	- - De lana o pelo fino	15
6204.32.00.00	- - De algodón	15
6204.33.00.00	- - De fibras sintéticas	15
6204.39.00.00	- - De las demás materias textiles	15
6204.4	- Vestidos:	
6204.41.00.00	- - De lana o pelo fino	15
6204.42.00.00	- - De algodón	15
6204.43.00.00	- - De fibras sintéticas	15
6204.44.00.00	- - De fibras artificiales	15
6204.49.00.00	- - De las demás materias textiles	15
6204.5	- Faldas y faldas pantalón:	
6204.51.00.00	- - De lana o pelo fino	15

6204.52.00.00	- - De algodón	15
6204.53.00.00	- - De fibras sintéticas	15

(SIECA, SIECA)

5.7. Registro contable de las operaciones de una importación

Los registros contables son necesarios para sustentar uno de los elementos aduaneros más importantes: la valoración aduanera de las mercancías. Debe quedar un exacto registro de las operaciones que se realizan para la importación de mercancías, desde el registro como pagos de anticipos hasta la recepción del inventario en bodega. En este punto se desarrollan los diferentes registros contables necesarios para amparar correctamente una importación para así dar un apoyo al contador en base al registro de todos los procesos necesarios para la adquisición de las prendas:

Método de registro de inventario

Registro de compra

CÓDIGO	CONCEPTO	PARCIAL	DEBE	HABER
1030	INVENTARIO		\$2,000.00	
1025	IVA CRÉDITO FISCAL		\$260.00	
100	EFFECTIVO Y EQUIVALENTE			\$2,260.00
	V/ COMPRA DE MERCADERÍA			
	TOTAL		\$2,260.00	\$2,260.00

Registro de venta

CÓDIGO	CONCEPTO	PARCIAL	DEBE	HABER
1020	CUENTAS POR COBRAR COMERCIALES		\$6,780.00	
2020	IVA DÉBITO FISCAL			\$780.00
4000	VENTAS			\$6,000.00
	V/ VENTA DE MERCADERÍA			
	TOTAL		\$6,780.00	\$6,780.00

Registro de costo de lo vendido

CÓDIGO	CONCEPTO	PARCIAL	DEBE	HABER
4100	COSTO DE VENTA		\$2,000.00	
1030	INVENTARIO			\$2,000.00
	V/ COSTO DE LO VENDIDO			
	TOTAL		\$2,000.00	\$2,000.00

5.8. Evaluación para la contratación de una empresa transportista

Hay muchas diferencias a tomar en cuenta a la hora de elegir la contratación de una empresa de transporte internacional comparada con una empresa de transporte local. Temas como las rutas, conocimiento de tránsitos aduaneros, tramites en fronteras y las inevitables exigencias en materia aduanera como clasificación arancelaria, valoración aduanera y origen, entre otros. La elección de la empresa de transporte va a ser vital a la hora de plantear la estrategia comercial de cualquier negocio. En muchas ocasiones, se suele elegir aquella que tiene un menor coste. Pero si no se elige con cuidado, en una empresa de distribución de productos

puede darse el caso que ese ahorro en el coste a la larga suponga un coste muchísimo mayor. Por ejemplo, que el envío no llegue con lo que hay que mandarlo de nuevo.

De ahí que a continuación se proporciona una serie de consejos para evitar errores con la empresa de transporte, que hará que los productos se entreguen puntualmente a su lugar de destino y en perfectas condiciones.

Para mantener clientes satisfechos, se debe ofrecer un buen servicio de envío. Por ello, es esencial elegir la empresa de transporte correcta.

1. Determina cuál va a ser la carga a transportar

Habrás que detallar las características de la mercancía como el peso medidas, si es perecedero, si necesita un packaging especial, etcétera. En función de dichas características, el precio del transporte variará. En el caso de las prendas de vestir, es denominada “carga seca” o “carga general” es decir, puede transportarse en cualquier tipo de medio de transporte siempre que esté limpio y libre de olores u otro tipo de contaminación.

2. Listado de empresas de transporte

Elaborar en Excel o en algún tipo de programa de gestión un listado con las empresas más adecuadas al transporte para los productos. Buscar referencias comerciales acerca de esa empresa de clientes que hayan utilizado ese servicio.

Una búsqueda en Google puede empezar a dar pistas sobre ello. Esta información te será de mucha utilidad para después elegir la empresa más adecuada.

3. El presupuesto que se necesita

En función del peso de la carga o la fragilidad de esta, el precio puede variar. Por eso, es importante tener en cuenta si ofrecen algún tipo de garantía, en el caso de que el producto no llegue en perfectas condiciones o en el tiempo que se haya establecido para su entrega.

4. Tiempos de entrega

Otra de las variables a tener en cuenta cuando se crea o busca mejorar una empresa es el tiempo que van a tardar en hacer la entrega de las mercancías. Los clientes van a agradecer que el tiempo de envío sea el menor posible.

5. Documentación necesaria

Es necesario asesoría de los trámites y documentación que necesita la carga. En función de los países por dónde cruza la carga, se necesita cumplir ciertos requisitos y permisos. Asimismo, se debe indicar si la carga necesita algún tipo de mantenimiento hasta que llegue a su destino.

6. Volumen y capacidad

Se debe tener en cuenta la necesidad del espacio que requiera la carga. Por ello, será necesario fijarse que la empresa que contrates cuente con dicho espacio.

También será necesario asegurarse que la empresa de transporte distribuye correctamente el espacio agrupando los productos. De tal manera que estos ocupen el espacio necesario y no se esté pagando un espacio extra que no se esté utilizando realmente.

7. Referencias

Se recalca la importancia de buscar referencias en Internet. Pero si se cuenta con conocidos, colaboradores o colegas del sector, que utilicen servicios de transporte se puede preguntar directamente sobre la reputación dicho transportista.

8. Experiencia

Verificar si la empresa elegida tiene experiencia en llevar cargas similares a la cotizada. Esto será grande ya que cuenta con el conocimiento y las técnicas necesarias para que los productos lleguen en perfectas condiciones a su destino.

9. Condiciones adecuadas

A veces el destino va a determinar la empresa de logística que transporte el producto a su destino. Por eso, es importante, sobre todo en transporte internacional, que la empresa dé suficientes garantías de que los productos llegarán a su destino a tiempo y en buenas condiciones.

5.9. Seguros contra riesgo de pérdida u otros problemas referentes a la mercancía

Tipos de Pólizas de Transportes:

Este seguro se encarga de cubrir las pérdidas o daños que el asegurado pueda sufrir en sus mercaderías en caso de que ocurran accidentes en el curso de transporte.

I. Póliza de transporte marítimo:

- Trayectos a Cubrir de las pólizas

II. Póliza de Importación:

Esta póliza cubre todas las mercaderías que el asegurado recibe del exterior.

III. Póliza de Exportación

Esta póliza cubre todas las mercaderías que el asegurado envía al exterior.

IV. Póliza de Importación/Exportación: Esta póliza cubre todas las mercancías que el asegurado reciba o envíe al exterior.

Formas de Operar:

En base a certificados según declaraciones de embarque previo aviso dado por el asegurado a la compañía antes del despacho de la mercancía.

- En base a declaraciones mensuales: El asegurado declara a la compañía los embarques realizados en el mes. Esta póliza está destinada a las empresas que poseen un flujo alto de importaciones y/o exportaciones mensualmente.

Composición de la suma asegurada:

La suma asegurada será establecida por el asegurado y puede estar compuesta por: Valor de la factura, más flete más un porcentaje adicional para otros costos del transporte.

V. Póliza de Transporte Interno:

La póliza cubre todos los envíos que el asegurado realice dentro del país y opera mediante cobro de prima fija anual.

Suma asegurada: La responsabilidad máxima por cargamento es establecida por el asegurado, la cuál es su mayor exposición en riesgo de transportes nacionales según su demanda.

Medios de Transportes:

- Vía Marítima
- Terrestre
- Aéreo

Coberturas

A) Todo Riesgo de Bodega a Bodega

Consiste en asegurar toda pérdida o daño que sufra la mercadería por causas externas y fortuitas, de acuerdo a las condiciones pactadas en la póliza original.

B) Riesgos Ordinarios de Tránsito

En este riesgo se asegura solamente pérdida total de la mercadería o bultos completos, no se le cubre ni faltantes ni averías de la misma.

Riesgos Cubiertos:

La compañía se obliga a cubrir las pérdidas o daños a los bienes asegurados, causados por los riesgos que se señalan a continuación, según el medio de transporte empleado:

1. Para el Transporte Marítimo

- Incendio y explosión no intencionales.
- Encalladura, varadura, zozobra o hundimiento del medio de transporte.
- Colisión o contacto del medio de transporte con cualquier objeto externo que no sea agua.
- Desembarque de la carga en un puerto de arribada forzosa.
- Sacrificio en avería gruesa o contribución del asegurado en avería gruesa y gastos de salvamento, ajustados o determinados, de acuerdo con el contrato de transporte y/o con la ley y prácticas aplicables, en que se incurra para evitar, o en relación con, los actos para eliminar pérdidas provenientes de cualquier causa.
- Echazón.
- Participación del asegurado en aquella proporción de responsabilidad que le corresponda, en virtud de la cláusula de ambos “Culpables de Colisión”.
- Del contrato de transporte, respecto de una pérdida recuperable por este seguro. En el caso que se produzca cualquier reclamación de las armaduras en razón de dicha cláusula, el asegurado se obliga a notificarlo a la compañía, la que queda facultada para defender al asegurado a su propia costa y expensas contra dicha reclamación.

2. Para el Transporte Terrestre

- Incendio y explosión no intencionales.
- Colisión, auto ignición, vuelco o descarrilamiento del medio de transporte, incluyendo hundimiento o derrumbe de puentes.

3. Para El Transporte Aéreo

- Incendio y explosión no intencionales.
- Choque, colisión o caída del medio de transporte.

Bienes Excluidos:

Se excluyen salvo convenio expreso con la compañía los siguientes: dinero en efectivo, oro, plata, billetes de banco, valores al portador, piedras y metales preciosos, obras de arte, joyas, estampillas de correo, especies fiscales y registros de contabilidad y otros libros o registros de comercio, manuscritos, planos, croquis, dibujos, patrones, modelos o moldes.

Seguro de Transporte de Mercancías

Productos para Personas

- Seguro de Accidentes
- Seguro de Automóvil
- Seguro de Incendio

BIENES ASEGURADOS:

Para Importaciones y Exportaciones:

Bienes propiedad del asegurado consistentes o sobre los cuales el Asegurado tengan algún interés asegurable.

RIESGOS CUBIERTOS:

Pérdidas o daños a los bienes asegurados durante la importación o exportación, causados por los riesgos que se señalan a continuación, según el medio de transporte empleado:

Para el Transporte Marítimo:

- a) Incendio y explosión no intencionales;
- b) Encalladura, varadura, zozobra o hundimiento del medio de transporte;
- c) Colisión o contacto del medio de transporte con cualquier objeto externo que no sea agua;
- d) Desembarque de la carga en un puerto de arribada forzosa;
- e) Sacrificio en Avería Gruesa o contribución del Asegurado en Avería Gruesa y Gastos de Salvamento, ajustados o determinados, de acuerdo con el contrato de transporte y/o con la ley y practicas aplicables, en que se incurra para evitar, o en relación con, los actos para eliminar las pérdidas provenientes de cualquier causa, excepto de aquellas excluidas en las Cláusulas Tercera.- Riesgos Excluidos y Cuarta.- Riesgos no Cubiertos, o en cualquier otra de este seguro.
- f) Echazón;
- g) Participación del Asegurado en aquella proporción de responsabilidad que le corresponda, en virtud de la cláusula de “Ambos Culpables Colisión” del contrato de transporte, respecto de una pérdida recuperable.

Para el Transporte Terrestre:

- a) Incendio y explosión no intencionales;
- b) Colisión, auto ignición, vuelco o descarrilamiento del medio de transporte, incluyendo hundimiento o derrumbe de puentes;

Para el Transporte Aéreo:

- a) Incendio y explosión no intencionales;
- b) colisión o caída del medio de transporte;

CONDICIONES ESPECIALES:

1. Bajo ningún caso este seguro podrá extenderse a cubrir aquellos embarques procedentes o con destino a Cuba, Irán, Irak, Afganistán, Serbia, Corea del Norte, Burma y Myanmar, Los Balcanes, Liberia, Libia, Sudan, Siria, Zimbabwe y otros países que no tengan relaciones comerciales con Estados Unidos de América y/o las Naciones Unidas y/o sobre los cuales la Oficina de Control de Activos Extranjeros del Departamento del Tesoro de Estados Unidos tenga sanciones económicas vigentes.
2. En ninguna forma cubrirá las pérdidas daños o gastos causados por atribuibles a faltas, escases o restricción de mano de obra de cualquier clase, que de alguna forma resulten como consecuencia de huelgas, cierres patronales, disturbios laborales, motines o conmociones civiles. (Hamilton, 2008).

5.10. Delegación de funciones

Esto significa que delegar es algo más que depositar poder de acción o decisión en los subordinados, significa el conocimiento de las capacidades, motivos e intereses de los empleados.

Para delegar algo hay que cerciorarse del potencial de desarrollo de cada empleado.

El principal beneficio de la delegación es el de poder distribuir el poder, la autonomía, la facultad y la responsabilidad en toda la empresa u organización, y de ese modo, fortalecer a todos los miembros de ésta, aumentando su esfuerzo y dedicación y, a la vez, aprovechando al máximo sus conocimientos y capacidades.

“El equipo gana con los mejores en cada lugar y circunstancia con mentalidad positiva e Integradora”.

El asumir un cargo en cualquier lugar, implica un acto de responsabilidad personal y de arraigo en el libre albedrío, ya que se deberá responder a los resultados esperados por quienes depositaron la confianza al delegar tal o cual función, a la cual estamos comprometidos actuar con transparencia, responsabilidad, ingenio, confianza, dedicación, humildad, fortaleza y liderazgo en la cadena de los procesos empresarial, sin dejar de considerar que en la gestión del recurso humano, se la realiza con el personal colaborador, altamente calificado, capacitado en la sólida estructura organizacional con recursos tecnológicos adecuados e instalaciones funcionales para el excelente desempeño de sus actividades. En este contexto se debe considerar los importantes temas para delegar eficazmente las funciones y obtener una gestión eficaz.

La delegación como definición, es el acto de asignar a un subordinado la autoridad y la responsabilidad formal para realizar actividades específicas, exige cambiar no sólo la manera de pensar y de actuar, sino hasta la forma de querer ya que se debe responder a la visión y misión establecida por la Junta Directiva de la empresa.

El delegar eficazmente permitirá asignar el trabajo adecuado al nivel de responsabilidad adecuada. Esto beneficiara tanto a usted como los miembros del equipo, pues recibir una tarea nueva mejora los conocimientos del que la asume. Además, asegura que el trabajo se efectúe a tiempo y por la persona que tiene la experiencia o el interés en el tema.

Cuando se delega, se asigna a otro miembro del equipo no solamente tarea, sino además el poder y la autoridad para efectuarlas.

Por lo que podemos decir que la Delegación de Funciones, está relacionada con la planificación y organización, por una parte y por otra parte con el liderazgo – motivación, control, y resultado de desempeño, para el mejoramiento continuo.

1.-El temor a delegar ciertas funciones atrae más costo que satisfacciones. - Las funciones no son delegadas por:

- Usted es mejor que sus compañeros y no tiene confianzas en sus compañeros
- Usted tiene una gran satisfacción de determinar aspectos del trabajo y teme perderla
- Tiene la firme convicción de que, si no lo hace usted mismo, no estará bien hecha.

2.- ¿El asignar y delegar el trabajo es cuestión de confianza?

-Sin duda, que si el equipo tiene una gran carga de trabajo.

-¿Qué resolverá el líder, y que encargará a los demás miembros del equipo?

Son preguntas que se enmarca en entre dudas y temores, así como también en el profesionalismo que de adopte. Antes de delegar es bueno hacer ciertas preguntas:

- ¿Cuál es la necesidad para delegar?
- ¿A qué obedece el requerimiento departamental o sección?
- ¿Cuál es el nivel de responsabilidad que se precisa: ¿Temporal o Permanente?
- ¿Qué medida de control concurrente se tomará y cuál será el indicador de evaluación?
- ¿La persona idónea se encuentra en la empresa y en qué departamento o tendrá que contratarse con que perfil requerido mínimo?

3.-Forma de delegar y consecuencias probables se podría identificar:

1.- Miedo a Delegar

Causas porque no se delega:

- Miedo a perder el control
- Porque si la delegación es exitosa, se comprenderá que el gerente no es indispensable
Porque se teme que el subordinado no cumpla como se espera de él.
Porque el gerente es ingenuo y desconfiado.

Consecuencia Probable: El gerente seguirá acumulado de trabajo y los subordinados no se sentirán motivados, y el crecimiento y desarrollo de éstos se verá frenado o estancado.

2.- Delegar solo migajas o simples tareas

Se provoca por el miedo a delegar y en consecuencia probablemente existirá mínima motivación e iniciativa en el subordinado; como resultado ineficiencia en los procesos.

3.- Descargar la responsabilidad

En ocasiones, suele ser una especie de manipulación del gerente sobre el subordinado para evitar problemas aquél.

Consecuencia probable. - El subordinado se resentirá cuando se dé cuenta, con todos los problemas inherentes a ello.

4.- Delegar responsabilidad

Pero no autoridad, la cual sabemos debe ir paralela a la responsabilidad.

Consecuencia probable. - Frustración y desmoralización en el subordinado, lo que podría ocasionar conflictos internos.

5.- Delegar en contra del subordinado

En ocasiones ocurre cuando el subordinado no desea asumir nuevas responsabilidades o cuando el gerente lo decide apresuradamente para pasar el mono.

Consecuencia probable. - Resentimiento en el subordinado, distanciamiento entre Jefe subordinado.

6.- Delegar demasiado poder

Es frecuente en gerentes muy paternalistas, que buscan más el efecto de su gente que la eficiencia.

Consecuencia probable. - Excesiva descentralización como consecuencia ineficiencia en las acciones y falta de autoridad.

“El vuelo de los gansos, el trabajo de las hormigas, el convivir de las ardillas todo esto expresa el arte de la vida ordinaria saber vivir».

Uno de los problemas más comunes en esta elección dentro de la delegación de funciones sea la comodidad del gerente, ya que se suelen delegar tareas o actividades incómodas del superior, sin pensar demasiado en el subordinado en sí, por lo cual identificaremos a continuación los aspectos que se deben tener en cuenta para delegar:

- Actividades que algún subordinado las haga mejor o igual que el jefe.
- Actividades formativas y que le permita desarrollar habilidades al subordinado
- Tarea que aporten experiencia y perfeccionamiento a los demás
- Actividades que ayuden a identificar si algún subordinado puede ser promocionado
- Actividades para evaluar habilidades prácticas de los subordinados, operaciones especializadas.
- Actividades que ocupan al gerente excesivo tiempo y son rutinarias de taller Poderes de decisión y de firmas (Confianzas).

Es necesario tener presente que: “El superior ayudará el subalterno en su tarea solo en la medida y grado en que éste sea incapaz de Hacerla”.

5.11. Evaluación integral del proceso de importación

Durante la entrevista se pudo observar que la empresa no cuenta con una organización adecuada para realizar los procesos de importación

Debido a los cambios económicos en los mercados nacionales e internacionales, el contador público se ha visto obligado a dedicarse a una diversidad de servicios, como lo son: Contaduría en todas las áreas económicas, auditoría interna y externa en sus diferentes ramas, asesoría legal relacionada con la actividad de la profesión; convirtiéndose así, en un asesor de las empresas que solicitan sus servicios, ya sea como consultor independiente o persona jurídica; por tanto, necesita poseer conocimientos integrales. Es así como el trabajo de investigación se orienta a proporcionar un aporte más a la profesión de la contaduría pública, para que sirva de herramienta en la realización de un proceso de importación adecuado. En ese sentido, Por lo anterior, al hablar de Operaciones de Comercio Exterior, no solo se refiere a las Importaciones y Exportaciones que se presentan dentro de una aduana, sino que además debemos agregarle lo relativo a autorización de Exportación, Importación, Control de inventarios, etc.

ILUSTRACIÓN No. 2

IMPORTACIÓN ORDINARIA

ESTUDIO DE MERCADO	Análisis de mercado, Presupuesto General de Costos.
COTIZACIÓN INTERNACIONAL	Terminos de negociación.
APROBACIÓN DE PERMISO DE IMPORTACIÓN	Ubicación partida arancelaria, Verif. De mercancía, ventanilla única, Vobo. De entidades oficiales.
NEGOCIACIÓN – FLETES	Puerto de destino y costos del flete.

OBTENCIÓN DE SEGUROS	
ESTABLECER MEDIO DE PAGO	Documentos a exigir.
EMBARQUE DE MERCANCÍA	Notificación y documentos de embarque.
OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR	Aviso de llegada, medio de transporte, entrega, descargue, entrega de documentos, ingreso de información, inconsistencias.
DEPÓSITO O ZONA FRANCA	Recibe carga, verifica carga, ingresa información, almacén, custodia, plazo para nacionalizar, zona franca, y deposito,
NACIONALIZACIÓN DE MERCANCÍA	Preinspección de mercancía, valor aduana, liquidación tributos, pago declaración en entidades Icras.
LEGALIZACIÓN – GIRO AL EXTERIOR	Formularios declaración del cambio, compra de divisas.

➤ ESTUDIO DE MERCADO Y FACTIBILIDAD DE LA IMPORTACIÓN

Análisis de mercado: Análisis del consumo, comportamiento de los consumidores, costos, proveedores locales, canales de distribución, competencia, distribución, precios, estrategias comerciales, condiciones de ventas y gustos

Presupuesto General de Costos: Gastos preliminares, gastos de embarque, fletes, seguros, gastos de nacionalización, aranceles, IVA, bodegajes, fletes internos, seguros, gastos administrativos y financieros, comisiones a los bancos, empleados, arriendos, servicios, otros.

Clasificación Arancelaria: Se entiende como clasificación arancelaria un sistema o lista codificada para signar y describir las mercancías que pueden ser objeto de comercialización internacional. Con esto se busca que todos los países y comerciantes del mundo, al adoptar

medidas que afecten el comercio de bienes puedan hacerlo sin que haya equívocos sobre cuál es la mercancía sobre la que recae la medida. Se debe diligenciar el formulario, pagar el valor correspondiente, anexar recibo de pago y demás anexos que identifiquen la mercancía.

➤ **COTIZACIÓN INTERNACIONAL**

Términos de Negociación: Es importante que antes de iniciar las negociaciones que establezca claramente las cantidades que podrá va importar y la frecuencia en los despachos, tener un seguro que le permite mitigar las pérdidas económicas inmediatas. Es importante tener claro el contrato de compraventa internacional, manejo de incoterms, servicios transporte, análisis comparativo de costo y tiempo y manejo operatividad aduanera.

Es indispensable establecer con precisión el costo del producto para lo cual debe quedar claro con el vendedor la forma de negociación atendiendo las condiciones incoterms acordadas.

Cotizaciones y Formas de Pago: Las partes que intervienen en la compraventa internacional son conscientes de que el pago puede verse condicionado por diversos factores, como la confianza existente entre las partes comerciales, sus necesidades de financiamiento y posiblemente por regulaciones de carácter legal respecto al comercio o al control de cambios. Existen diversos medios para realizar transacciones comerciales internacionales, Crédito, Giro Directo, Giro Bancario.

➤ **NEGOCIACIÓN DE FLETES**

Considerando una potencial expansión de las operaciones de comercio exterior de la empresa, se debe tener en cuenta: Precio de referencia de Negociación Fletes Internacionales aéreos y Marítimos, Precios de lista de Negociación.

Puerto De Destino

Es el lugar convenido entre las partes para la entrega de la mercancía este puede ser Nacional o Internacional.

Costo De Flete

Este costo se establece mediante el peso de la mercancía por el valor de la tarifa del flete.

➤ **OBTENCIÓN SEGURO**

Contratación del seguro el importador debe definir las condiciones aseguradoras para el traslado de mercancía.

Establecer medios de pago

- Giro directo,
- Carta de crédito revocable o irrevocable

Documentos A Exigir

Todos los documentos establecidos por la Aduana.

➤ **EMBARQUE DE MERCANCÍA**

Este trámite es efectuado por el agente o despachador oficial ante la aduana de despacho, quien presenta la orden de embarque con el Cargo.

NOTIFICACIÓN:

Documento mediante el cual quedan asentadas las mercancías.

➤ **DOCUMENTOS DE EMBARQUE**

Conjunto de documentos que acreditan que la exportación fue efectuada.

Obligaciones del transportador a la llegada de la mercancía

Una vez llegue al país la mercancía, el transportador elabora el Manifiesto de carga para verificación por parte de la DIAN y entrega la mercancía a un depósito.

- Aviso de llegada.
- Llegada de medio de transporte.
- Entrega manifiesta de carga.
- Descargue.
- Entrega de documento de transporte.
- Incorporar información en el sistema.
- Informe de inconsistencia.
- Justificación de exceso o faltantes.
- Planilla de envío

➤ **DEPÓSITO O ZONA FRANCA**

Es un territorio delimitado de un país donde se goza de algunos beneficios tributarios, como el no pago de derechos de importación de mercancías, el no cobro de algunos impuestos o regulación de impuestos.

- Recibe la carga.
- Verifica la carga con una planilla anotando estado, cantidad y peso de la carga.
- Incorpora la información en el sistema reportando las inconsistencias.
- Plazo para nacionalizar en zona franca y en depósito.

Se aclara que los productos importados por la empresa Fashion Yekora deben ampararse al régimen de importación definitiva a pago, no al régimen de zona franca. Sin embargo, se menciona en este apartado debido a que la mayoría de las operaciones que involucra el sector textil se relaciona con la Ley de Zonas Francas Industriales y de Comercialización,

➤ **TRÁMITE DE NACIONALIZACIÓN DE LA MERCANCÍA**

Lo primero que hay que hacer es comprar los formularios “Declaración de importación” y “Declaración Andina de Valor en Aduana”. En las administraciones de aduana que cuentan con el sistema informático Sidunea World se hace por medio electrónico. Si se utiliza DUCAF, el importador puede efectuar el trámite de lo contrario, se deben contratar los servicios de un agente de aduanas

Para obtener la base gravable y liquidar los tributos aduaneros, se utiliza la tasa de cambio que informa el Banco Central de Reserva.

La Declaración de Importación también debe presentarse en el depósito en que se encuentra la mercancía. Allí, el oficial aduanero de la DGA puede solicitar los siguientes documentos:

- Factura Comercial,
- Documento de Transporte,
- Certificado de Origen,
- Permisos, visados
- Lista de Empaque, entre otros

Una vez se obtiene selectividad en el sistema informático de la DGA, éste determina si se requiere o no inspección física.

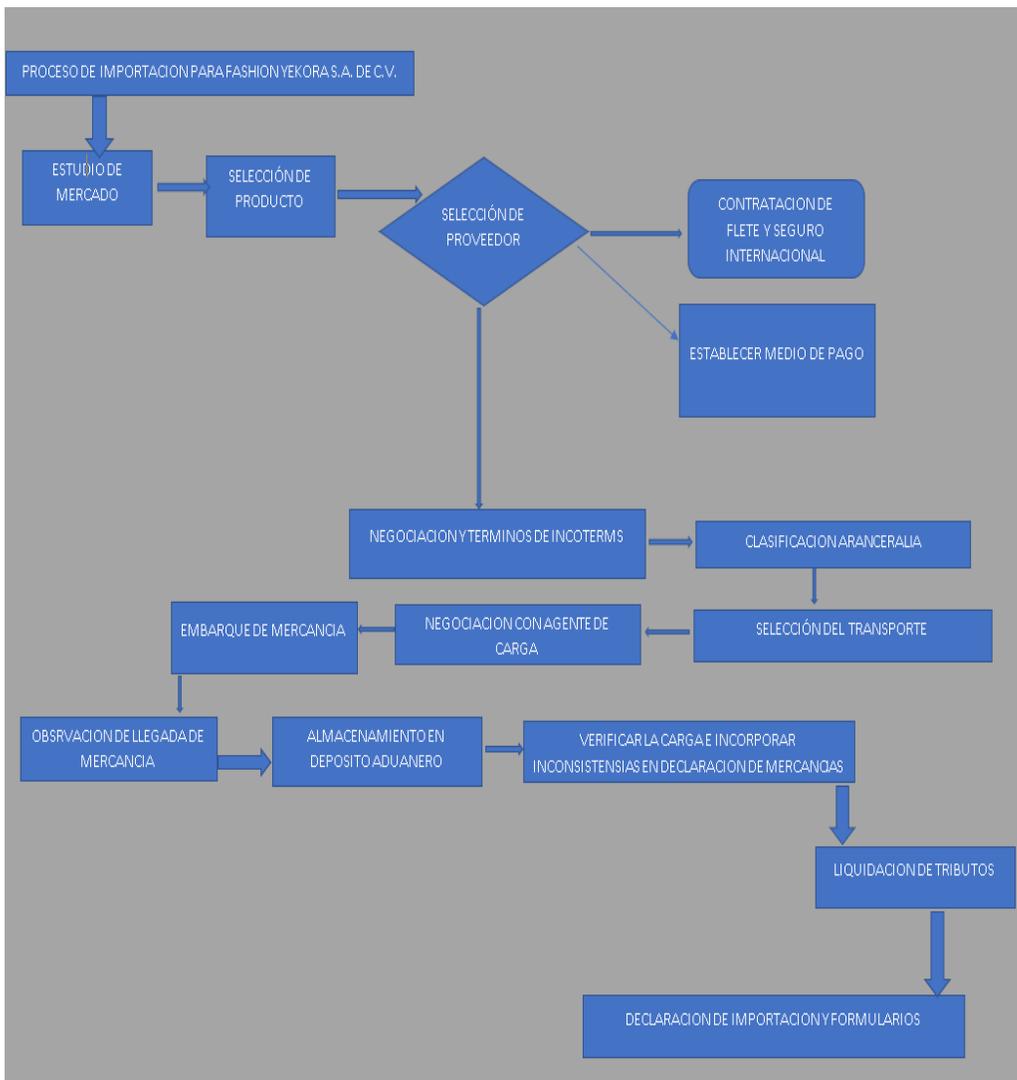
Si no se requiere una inspección física se habla de levante automático. Este es el acto por el cual la aduana permite a los interesados el retiro y disposición de las mercancías importadas. Este trámite ocurre en los depósitos de aduana. Sí en efecto se requiere inspección física, el contador vista de la DGA efectúa la verificación física de la mercancía y de los documentos que sustentan la importación. Como primera opción la carga es inspeccionada a través de los equipos de inspección no intrusiva de la DGA.

Una vez pasada la inspección o el levante automático, se autoriza el retiro de la mercancía del depósito por parte del importador, no sin antes pagar el costo de los bodegajes causados.

(2021)

5.12. Diseño del proceso de importación para el propietario y la empresa

Fashion Yekora, S.A. DE C.V.



CAPÍTULO VI:

**CONCLUSIONES Y
RECOMENDACIONES**

6.1. CONCLUSIONES

- Las mercancías son originarias de Guatemala por ello logran un trato especial por el cual son gravadas con el 0% por lo cual no pagan DAI.
- Se observó que la empresa actualmente está en proceso de una ampliación de su catálogo de mercancías, esto debido a que el mercado está en constante cambio a los productos que piden los clientes.
- Los empleados cuentan con poca experiencia en relación a los procedimientos de importación ya que solo una persona se encarga de la logística de este proceso.
- El personal no cuenta con las capacitaciones necesarias para cubrir puestos distintos a los que ocupan comúnmente por falta de dichas capacitaciones por lo tanto se incurre en pérdida de tiempo y dinero
- La empresa carece de una inversión en un sistema para mejorar el control sobre la codificación y rotación de inventarios, que permita el monitoreo constante de los productos para evitar daños y acelerar la venta.
- La empresa no tiene contratado los servicios de un agente de aduanas, que les ayude a corto, mediano y largo plazo a reducir los costos logísticos. La no contratación del agente también les imposibilita una constante y adecuada asesoría sobre rutas, procesos y elementos logísticos de menor costo.
- La empresa no cuenta con una compañía de transporte contratada para el movimiento de la carga internacional, lo que obliga al propietario a movilizar la carga en su vehículo personal.
- Durante este tiempo difícil que el país ha sido azotado por la pandemia del COVID-19 se pudo observar la alta necesidad de contar con una codificación en los inventarios.

6.2. RECOMENDACIONES

- Se recomienda que la empresa desarrolle más proveedores de mercancía en países que beneficiarios de Tratado de Libre Comercio o la triangulación de mercancías que obliguen a pagar aranceles en mercancías originarias.
- Que el propietario de la empresa trate de realizar una inversión en un software que les permita saber que productos se comercializan más y así evitar desabastecimiento en sus bodegas.
- Implementar un programa de capacitación constante y permanente en el proceso de importación y sus respectivos elementos importantes, tales como clasificación arancelaria, origen y valoración aduanera de las mercancías
- Desarrollar un procedimiento de codificación de las mercancías, que permita un mejor y más detallado control de inventarios.
- Se recomienda la contratación de los servicios de un agente aduanero o de una agencia de servicios especializados en aduana, con el objetivo de buscar asesoría en la reducción de costos en los procesos logísticos, elementos aduaneros y reducir el riesgo de multas por incumplimiento de los procesos debido al desconocimiento de la normativa aduanera básica.
- La empresa debería contratar los servicios de un agente de carta o transportista internacional autorizado, para el movimiento de su carga desde las bodegas del proveedor. Además de la contratación de un seguro contra robo y pérdida de las mercancías.
- Brindar capacitaciones a más personal para así evitar la desinformación sobre los procesos que se realizan dentro de la empresa, así sí en cualquier momento faltare algún empleado cualquier otro puede ocupar ese puesto en caso de emergencia.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

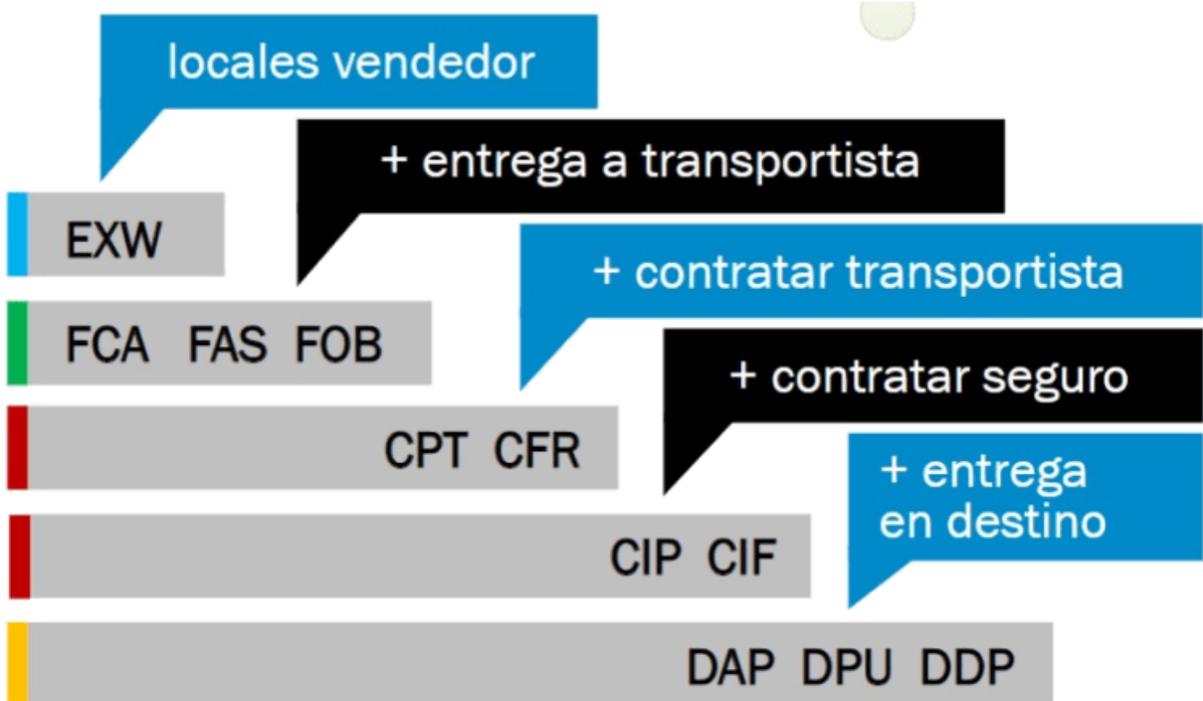
- 2021, C. S. (s.f.). *SURA*. Obtenido de SURA: <https://segurossura.com/asesuisa/>
- Castillo, L. E. (2006). *Antecedentes de las Aduanas*.
- Ezequiel, J. (06 de 06 de 2020). *INCOTERM 2020*. Santa Ana, El Salvador.
- Hamilton, B. A. (2008). *Proyecto Aduanas y Clima de Negocios que promueven el comercio y la inversión*. El Salvador: Primera Edición.
- Leticia Jezabel Lopez Mora, L. A. (2019). *Propuesta de una guía de procedimientos aduaneros para importadores y exportadores comerciales en El Salvador*. Santa Ana.
- Salvador, G. d. (2000). *Dirección General de Aduanas*. Recuperado el Junio de 2021, de Dirección General de Aduanas: <https://sitio.aduana.gob.sv/glosario/>
- Salvador, G. d. (s.f.). *Dirección General de Aduanas de El Salvador*. Obtenido de Dirección General de Aduanas de El Salvador: <https://sitio.aduana.gob.sv/>
- Salvador, G. d. (s.f.). *MINISTERIO DE ECONOMIA REPUBLICA DE EL SALVADOR, C.A.* Obtenido de MINISTERIO DE ECONOMÍA REPÚBLICA DE EL SALVADOR, C.A.: <http://infotrade.minec.gob.sv/>
- Salvador, M. d. (s.f.). *Sistema de Información Comercial* . Obtenido de Sistema de Información Comercial: <http://infotrade.minec.gob.sv/escritos-generales/normas-o-reglas-de-origen/>
- Sampieri. (2006). *Metodología de la Investigación*. 4ta edición.
- SIECA. (s.f.). *SIECA*. Obtenido de SIECA: <https://www.sieca.int/index.php/plataformas-electronicas/servicios-en-linea/declaracion-unica-centroamericana/>
- SIECA. (s.f.). *SIECA*. Obtenido de SIECA: <https://www.sieca.int/index.php/integracion-economica/integracion-economica/libre-comercio/arancel-centroamericano-de-importacion/>

ANEXOS

PUNTOS FRONTERIZOS Y ADUANALES DE EL SALVADOR



INCOTERMS



DECLARACIÓN ÚNICA CENTROAMERICANA (DUCA)



DUCA F

Exportador/ Proveedor	4.1 No. Identificación	4.2 Tipo Identificación	ARE		Identificación de la declaración		
	7629811-0	4.3 País Emisión	GUATEMALA		1. No. Correlativo o referencia	2. No. de DUCA	3. Fecha de aceptación
Importador/ Destinatario	4.4 Nombre o razón social	FLORES, RODRIGUEZ, LUIS, ADOLFO			9151711213	GTJUTVN2101923400017	14/07/2021
	4.5 Domicilio fiscal	12 AVENIDA 16-37, Zona 1 GUATEMALA, GUATEMALA			7. Aduana registro/inicio tránsito		
Declarante	5.1 No. Identificación	5.2 Tipo Identificación	ARE		8. Aduana salida		
	94832701771021	5.3 País Emisión	EL SALVADOR		VN		
	5.4 Nombre o razón social	ABEL NAZARIO OXLAJ MATUL			9. Aduana ingreso	10. Aduana destino	
	5.5 Domicilio fiscal	CALLE PRINCIPAL COLONIA SANTA MARIA #2 NO 8 AHUACHAPAN			SA	SA	
Transportista	6.1 Código	915		11. Régimen Aduanero	12. Modalidad	13. Clase	14. Fecha vencimiento
	6.2 No. Identificación	516348K		22	FE	10	
	6.3 Nombre o razón social	ASOCIACION GUATEMALTECA DE EXPORTADORES			15. País Procedencia	16. País Exportación	
	6.4 Domicilio fiscal	15 AVENIDA 14-72 ZONA 13			GT	17. País destino	
Conductor	19.1 Código	20. Modo Transporte		21. Lugar de embarque		22. Lugar desembarque	
	19.2 Nombre	TERRESTRE		GUATEMALA			
	23.1 No. Identificación	23.2 No. Licencia de conducir		24.1 Identificación de la unidad de transporte		24.2 País de registro	24.3 Marca
	23.3 País Expedición	23.4 Nombres y apellidos		24.5 Identificación del remolque o semirremolque		24.6 Cantidad de unidades de carga (remolques o semirremolques)	
Valores Totales	25. Valor de transacción	26. Gastos de Transporte	27. Gastos de Seguro	28. Otros gastos	32. Peso Bruto Total	33. Peso Neto Total	Liquidación General
	19783.23	240.00	247.29	0.00	3888.000	3888.000	34.1 Tipo de tributo
	29. Valor en Aduana total	30. Incoterm	31. Tasa de cambio				34.2 Total por tributo
	20270.52 FOB		7.7431				34.3 Modalidad Pago
Mercancías	35. Cantidad de bultos	36. Clase de bultos	37. Peso neto	38. Peso Bruto	39. Cuota contingente	Liquidación por línea	
	271.00	SA	1500.000	1500.000		53.1 Tipo	53.2 Alicuota
	40. Número de Línea	41. País origen	42. Unidad de medida	43. Cantidad	44. Acuerdo	53.3 Total	
	1	GT	KILOGRAMOS	1500.00		53.4 MP	
Documentos	45. Clasificación arancelaria	46. Descripción de las mercancías		47.1 Criterio para certificar origen	47.2 Reglas accesorias		
	6004101000	BTS. 890 YARDAS DE TELA		C	NO		
	48. Valor de transacción	49. Gastos de transporte	50. Seguro	51. Otros gastos	52. Valor en aduana	53.5 Total General	
	7020.00	85.16		87.75	0.00	7192.61	
Observaciones y Firmas	54.1 Código del tipo de documento	54.2 Número de documento	54.3 Fecha de emisión de documento	54.4 Fecha de vencimiento	54.5 País de emisión del documento	54.6 Línea (al que aplica el documento)	54.7 Nombre de la autoridad o entidad que emitió el documento de soporte
	810-FORMULARIO EXTEX	9800002804112021	14/07/2021			1	VUPE
Observaciones y Firmas	55. Observaciones	Uso de Aduanas		Uso de Ventanilla Única			
	Ver en hoja de ampliación	57. Firma, fecha y sello del funcionario autorizado por la Dirección General de Aduanas o de la Aduana de Salida		58. Firma o autorización de ventanilla única		59. Código de Exportador	
		Firma		Firma		L26577	
	56. Válida hasta	22/08/2021					
Observaciones y Firmas	60.	61. El suscrito declara bajo fe de juramento que las mercancías arriba detalladas son originarias de GT.		62. El suscrito certifica bajo fe de juramento que las mercancías arriba detalladas son originarias de GT y que los valores, gastos de transporte, seguro y demás datos consignados en este formulario son verdaderos.			
	Representado por	Firma del Declarante		Firma		Firma	
Lugar y Fecha	Nombre		Nombre		Nombre		
	Empresa		Empresa		Empresa		
	Cargo		Cargo		Cargo		
	Firma		Firma		Firma		

EXPORTADORA
KATHERINE MENDEZ
EMPRESA
RODRIGUEZ, LUIS ADOLFO
EXPORTACIONES

VUPE
Registro ante la Ventanilla Única para las Exportaciones
Fecha: 2021.07.14 20:22:46 - 06:00

DECLARACIÓN ÚNICA CENTROAMERICANA (DUCA)



1. No. Correlativo o referencia		2. No. de DUCA		3. Fecha de aceptación		Hoja 000 de 000	
9151711213		GTJUTVN2101923400017		14/07/2021			
Mercancías	35. Cantidad de bultos	36. Clase de bultos	37. Peso neto	38. Peso Bruto	39. Cuota contingente	Liquidación por línea	
	4.00	SA	379.000	379.000		53.1 Tipo	53.2 Tasa
	40. Número de línea	41. País origen	42. Unidad de medida	43. Cantidad	44. Acuerdo	53.3 Total	53.4 MP
	2	GT	PIEZAS	1080.00			
	45. Clasificación arancelaria	46. Descripción de las mercancías	47.1 Criterio para certificar origen	47.2 Reglas accesorias			
	6206900000	BTS, 1080 BILIAS DE DAMA	C	NO			
48. Valor de transacción	49. Gastos de transporte	50. Seguro	51. Otros gastos	52. Valor en aduana			
2419.20	29.35		30.24	0.00	2478.79	53.5 Total General	
Mercancías	35. Cantidad de bultos	36. Clase de bultos	37. Peso neto	38. Peso Bruto	39. Cuota contingente	Liquidación por línea	
	18.00	SA	859.000	859.000		53.1 Tipo	53.2 Tasa
	40. Número de línea	41. País origen	42. Unidad de medida	43. Cantidad	44. Acuerdo	53.3 Total	53.4 MP
	3	GT	PIEZAS	2397.00			
	45. Clasificación arancelaria	46. Descripción de las mercancías	47.1 Criterio para certificar origen	47.2 Reglas accesorias			
	6204520000	BTS, 2397 FALDA DE DAMA	C	NO			
48. Valor de transacción	49. Gastos de transporte	50. Seguro	51. Otros gastos	52. Valor en aduana			
6447.93	78.22		80.60	0.00	6606.75	53.5 Total General	
Mercancías	35. Cantidad de bultos	36. Clase de bultos	37. Peso neto	38. Peso Bruto	39. Cuota contingente	Liquidación por línea	
	9.00	SA	1050.000	1050.000		53.1 Tipo	53.2 Tasa
	40. Número de línea	41. País origen	42. Unidad de medida	43. Cantidad	44. Acuerdo	53.3 Total	53.4 MP
	4	GT	PIEZAS	3993.00			
	45. Clasificación arancelaria	46. Descripción de las mercancías	47.1 Criterio para certificar origen	47.2 Reglas accesorias			
	6204520000	BTS, 3993 FALDAS DE NIÑA	C	NO			
48. Valor de transacción	49. Gastos de transporte	50. Seguro	51. Otros gastos	52. Valor en aduana			
3593.70	43.60		44.92	0.00	3682.22	53.5 Total General	
Mercancías	35. Cantidad de bultos	36. Clase de bultos	37. Peso neto	38. Peso Bruto	39. Cuota contingente	Liquidación por línea	
	2.00	SA	100.000	100.000		53.1 Tipo	53.2 Tasa
	40. Número de línea	41. País origen	42. Unidad de medida	43. Cantidad	44. Acuerdo	53.3 Total	53.4 MP
	5	GT	PIEZAS	336.00			
	45. Clasificación arancelaria	46. Descripción de las mercancías	47.1 Criterio para certificar origen	47.2 Reglas accesorias			
	6206900000	BTS, 336 BLUSA DE NIÑA	C	NO			
48. Valor de transacción	49. Gastos de transporte	50. Seguro	51. Otros gastos	52. Valor en aduana			
302.40	3.67		3.78	0.00	309.85	53.5 Total General	
Mercancías	35. Cantidad de bultos	36. Clase de bultos	37. Peso neto	38. Peso Bruto	39. Cuota contingente	Liquidación por línea	
						53.1 Tipo	53.2 Tasa
	40. Número de línea	41. País origen	42. Unidad de medida	43. Cantidad	44. Acuerdo	53.3 Total	53.4 MP
	45. Clasificación arancelaria	46. Descripción de las mercancías	47.1 Criterio para certificar origen	47.2 Reglas accesorias			
48. Valor de transacción	49. Gastos de transporte	50. Seguro	51. Otros gastos	52. Valor en aduana			
						53.5 Total General	
Mercancías	35. Cantidad de bultos	36. Clase de bultos	37. Peso neto	38. Peso Bruto	39. Cuota contingente	Liquidación por línea	
						53.1 Tipo	53.2 Tasa
	40. Número de línea	41. País origen	42. Unidad de medida	43. Cantidad	44. Acuerdo	53.3 Total	53.4 MP
	45. Clasificación arancelaria	46. Descripción de las mercancías	47.1 Criterio para certificar origen	47.2 Reglas accesorias			
48. Valor de transacción	49. Gastos de transporte	50. Seguro	51. Otros gastos	52. Valor en aduana			
						53.5 Total General	
Mercancías	35. Cantidad de bultos	36. Clase de bultos	37. Peso neto	38. Peso Bruto	39. Cuota contingente	Liquidación por línea	
						53.1 Tipo	53.2 Tasa
	40. Número de línea	41. País origen	42. Unidad de medida	43. Cantidad	44. Acuerdo	53.3 Total	53.4 MP
	45. Clasificación arancelaria	46. Descripción de las mercancías	47.1 Criterio para certificar origen	47.2 Reglas accesorias			
48. Valor de transacción	49. Gastos de transporte	50. Seguro	51. Otros gastos	52. Valor en aduana			
						53.5 Total General	

DECLARACIÓN ÚNICA CENTROAMERICANA (DUCA) □



HOJA DE AMPLIACIÓN DE INFORMACIÓN

1. No. Correlativo o referencia 9151711213	2. No. de DUCA GTJUTVN2101923400017	3. Fecha de aceptación 14/07/2021
---	--	--------------------------------------

Equipamientos				
24.7 Número de dispositivo de seguridad (precintos o marchamos)	24.8 Equipamiento	24.9 Tamaño del equipamiento	24.10 Tipo de carga	24.11 Número/ Números de identificación del contenedores
	10	66NN	10	P-931HYK 19234

Documentos							
54.1 Código del tipo de documento	54.2 Número de documento	54.3 Fecha de emisión de documento	54.4 Fecha de vencimiento	54.5 País de emisión del documento	54.6 Línea (al que aplica el documento)	54.7 Nombre de la autoridad o entidad que emite el documento de soporte	54.8 Monto
25-FIRMA SALVADOR	06-2021-4-28750				1		\$2,653.14
730-CARTA DE PORTE	2000	14/07/2021	14/08/2021		1	TRAN	120.00
730-CARTA DE PORTE	2001	14/07/2021	14/08/2021		1	TRAN	120.00
786-MANIFIESTO DE CARGA TERRESTRE	2000	14/07/2021			1	TRAN	

55. Observaciones							
CONDUCE: ABEL NAZARIO OXLAJ MATUL LICENCIA DE CONDUCIR: 1879-53260-0918 PLACA: C-281BTN BTS: 192.00							
CONDUCE: VILMA LISBETH DIAZ LICENCIA DE CONDUCIR: 2131-07872-0101 PLACA: P-931HYK BTS: 112.00							
BTS TOTAL: 304.00							

CSAT
 Exp. Catalina Alvarez Hernandez de Mejia
 RECTOR ADJUNTO
 AGENCIA VALLERUEVO
 GERENCIA REGIONAL SUR

CSAT
 Exp. Catalina Alvarez Hernandez de Mejia
 RECTOR ADJUNTO
 AGENCIA VALLERUEVO
 GERENCIA REGIONAL SUR

CARTA DE PORTE

Nº 0018



Medio de transporte: Terrestre

País de salida: GUATEMALA.

Aduana de salida: VALLE NUEVO.

Aduana de entrada: LAS CHINAMAS.

CONDUCE: ABEL NAZARIO OXLAJ MATUL // LICENCIA DE CONDUCIR: 1879-53260-0918 // PLACA: C-4178TK

País de Destino: EL SALVADOR.

Aduana de salida: VALLE NUEVO.

Aduana de entrada: LAS CHINAMAS.

REMITENTE	CONSIGNATARIO	MERCADERIA	BULTOS	PESO BRUTO	FLETE
EXPORTADORA EL PUEBLITO DIRECCION COLONIA LA ESMERALDA LOTE 27 MASAGUA, ESCUINTLA.	ABEL NAZARIO OXLAJ MATUL CALLE PRINCIPAL COLONIA SANTA MARIA #2 NO 8 Ahuachapán	YARDAS DE TELA, BLUSAS DE DAMA, FALDAS DE DAMA, FALDAS DE NIÑA.	199.00	2133.60	120.00
			199.00	2133.60	120.00

GUATEMALA, 12 DE MAYO DE 2021

F _____

GLOSARIO

TLC'S: Tratado de libre comercio, consiste en un acuerdo comercial regional o bilateral para ampliar el mercado de bienes y servicios entre los diferentes continentes o básicamente en todo el mundo.

TRIBUTOS: Son ingresos de derecho público que consisten en prestaciones pecuniarias obligatorias, impuestas unilateralmente por el Estado, exigidas por una administración pública como consecuencia de la realización del hecho imponible al que la ley vincule en el deber de contribuir.

DESADUANAJE: Acción de hacer el retiro de mercancías provenientes del ámbito de la aduana.

ARANCEL: Es un impuesto que se aplica a todos los bienes que son objeto de exportación e importación. El más frecuente es el impuesto que se cobra sobre las importaciones, mientras los aranceles sobre las exportaciones son menos corrientes; también pueden existir aranceles de tránsito que gravan los productos que entran en un país con destino a otro.

CAUCA (CODIGO ADUANERO, UNIFORME CENTROAMERICANO):

Acuerdo común entre países centroamericanos que tiene por objeto establecer la legislación aduanera básica de los Estados conforme a los requerimientos del Mercado Común Centroamericano y de los instrumentos regionales de la integración, en particular con el Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano.

RECAUCA (REGLAMENTO DE CODIGO ADUANERO UNIFORME CENTROAMERICANO):

Describe la principal normativa y procedimientos armonizados a nivel centroamericano en materia aduanera aplicable a las operaciones de comercio exterior, tales como el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) y su Reglamento (RECAUCA), así como del Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional.

INCOTERMS: Son términos, de tres letras cada uno, que reflejan las normas de aceptación voluntaria por las partes en un contrato de compraventa internacional de mercaderías acerca de las condiciones de entrega de las mercancías. Se usan para aclarar los costes de las transacciones comerciales internacionales, delimitando las responsabilidades entre el

comprador y el vendedor, y reflejan la práctica actual en el transporte internacional de mercancías.

DUCA (DECLARACION UNICA DE CENTROAMERICA): Es el documento que une las tres principales declaraciones aduaneras que ampara el comercio de mercancías en Centroamérica.

IMPORTACION DEFINITIVA:

Se considera régimen de importación definitiva la entrada de mercancías de procedencia extranjera con la finalidad de permanecer en el territorio nacional por tiempo ilimitado.

DMTI: Declaración de Mercancías para el Tránsito Aduanero Interno.

CADENA DE SUMINISTRO:

Es el nombre que se le otorga a todos los pasos involucrados en la preparación y distribución de un elemento para su venta, es decir, es el proceso que se encarga de la planificación o coordinación de las tareas a cumplir, para poder realizar la búsqueda, obtención y transformación de distintos.

SELECTIVIDAD VERDE (LEVANTE AUTOMATICO): Si del análisis de gestión de riesgos, se determina que no serán sometidas a revisión, estas quedarán listas para ser retiradas por el usuario o consignatario de las mercancías, permitiendo el retiro de las mercancías hacia las bodegas del importador.

POTESTAD ADUANERA:

El conjunto de atribuciones que tiene el Servicio para controlar el ingreso y salida de mercancías hacia y desde el territorio nacional y para dar cumplimiento a las disposiciones legales y reglamentarias que regulan las actuaciones aduaneras.

SELECTIVIDAD AMARILLA (ANÁLISIS O REIVISION DOCUMENTADA): Permite al Servicio Aduanero realizar una revisión detallada de la Declaración de Mercancías y toda la documentación de soporte.

SELECTIVIDAD ROJA (VERIFICACION INMEDIATA O REVISION FISCAL):

Faculta al servicio aduanero para la realización de la revisión física de las mercancías a fin de comprobar el correcto cumplimiento de la legislación aduanera.

FOB (FREE ON BOARD): Es un incoterm, una cláusula de comercio internacional que se utiliza para operaciones de compraventa en las que el transporte de la mercancía se realiza por barco, ya sea marítimo o fluvial.

DAI: El primero de los tributos, o impuestos como se llaman comúnmente, son los Derechos Arancelarios a la Importación (DAI) los cuales están contenidos en el Arancel Centroamericano de Importación, en el cual se establecen los porcentajes que debe pagar cada una de las mercancías que ingresan al país, aplicándose.

FAS (FREE ALONGSIDE SHIP): Se refieren a un incoterm, o cláusula de comercio internacional, que se utiliza para operaciones de compraventa en que el transporte de la mercancía se realiza por barco (mar o vías de navegación interior). Se debe utilizar siempre seguido de un puerto de carga.

EXW (EX WORKS): Se refieren a un incoterm, o cláusula de comercio internacional, que se utiliza para operaciones de compraventa internacional. En su formulación contractual, el término EXW va seguido obligatoriamente del nombre del punto de entrega.

FCA (FREE CARRIER): Se refieren a un incoterm, o cláusula de comercio internacional, que se utiliza para operaciones de compraventa internacional. En su formulación contractual, el término FCA es seguido obligatoriamente por el nombre del punto de entrega.

CIF (COST, INSURANCE AND FREIGHT): se refieren a un incoterm o término de comercio internacional que se utiliza en las operaciones de compraventa, en que el transporte de la mercancía se realiza por barco (mar o vías de navegación interior). Se debe utilizar siempre seguido de un puerto de destino.

Los riesgos de la mercancía los asume el comprador en el país del mismo cuando la mercancía ha llegado al puerto.

CPT (CARRIAGE PAID TO): Es uno de los términos de compra venta multimodal, que se puede utilizar independientemente del medio de transporte que se realice la operación.

El vendedor realizará la entrega de los bienes una vez ponga a disposición del transportista contratado por él, la mercancía, haciendo frente a los costes de transportes necesarios para realizar el transporte hasta destino.

El importador asumirá todos los riesgos y costes adicionales que resulten tras la entrega de la mercancía.

CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO): Se refieren a un incoterm o término de comercio internacional que se utiliza en las operaciones de compraventa internacional. En su

formulación contractual, el término CIP es seguido obligatoriamente por el nombre del punto de entrega.

DPU (DELIVERED AT PLACE UNLOADED): El vendedor entrega la mercancía descargada, preferentemente en lugares de destino en el país de comprador que tenga medios para realizar la descarga. Estos lugares son terminales de transporte (terrestres, aéreas, marítimas), infraestructuras logísticas (puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril) o instalaciones similares como muelles, almacenes, depósitos y zonas francas.

DAP (DELIVERED AT PLACE): Bajo este incoterm, el vendedor debe poner las mercancías a disposición del comprador, en el punto de origen que el comprador escoja.

STOCKS DE MERCADERIA: En el ámbito empresarial, como existencia, o sea la cantidad de mercaderías, herramientas o materia prima que permanece almacenada como repuesto, para compensar a las que están en uso o destinadas a la venta, si es necesario reponerlas