

**ANALISIS DE LAS OPERACIONES DERIVADAS DE LA MODALIDAD DE
TRANSITO ADUANERO QUE SE REALIZA EN LA ZONA FRANCA
PALMASECA DURANTE EL PERIODO DE ENERO - DICIEMBRE DE 2010**

SANDRA PATRICIA VIAFARA GARCIA

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
DEPARTAMENTO DE COMERCIO INTERNACIONAL Y MERCADEO
SAN JUAN DE PASTO
2011**

**ANALISIS DE LAS OPERACIONES DERIVADAS DE LA MODALIDAD DE
TRANSITO ADUANERO QUE SE REALIZA EN LA ZONA FRANCA
PALMASECA DURANTE EL PERIODO DE ENERO - DICIEMBRE DE 2010**

SANDRA PATRICIA VIAFARA GARCIA

**Plan de trabajo de pasantía como requisito para optar a título Profesional en
Comercio Internacional y Mercadeo**

**Asesor:
Esp. MANUEL IVAN ORTIZ RAMOS**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
DEPARTAMENTO DE COMERCIO INTERNACIONAL Y MERCADEO
SAN JUAN DE PASTO
2011**

NOTA DE RESPONSABILIDAD

“Las ideas y conclusiones aportadas en este trabajo de grado son responsabilidad exclusiva de su autor”

Artículo 1 del Acuerdo 324 de octubre 11 de 1966, emanado del Honorable Concejo Directivo de la Universidad de Nariño.

Nota de aceptación:

Presidente de tesis

Jurado

Jurado

San Juan de Pasto, Mayo de 2011.

DEDICATORIA

“El éxito es la realización progresiva de un sueño”

*Agradezco a DIOS por la vida, el amor, la fortaleza, la salud
y la esperanza para terminar este trabajo*

*A mi Padre Mauricio Viafara Churta que ahora esta en el
cielo, por su inmenso amor, comprensión, paciencia y por la
educación que me brindo para alcanzar mis metas.*

*A mi Madre Digna Mercedes Garcia quien me brindo su apoyo
incondicional y quien fue el motor en todo este camino. Mi
triunfo es tuyo ¡gracias!*

*A mis hermanos: Diana Paola Viafara Garcia
Jorge Mauricio Viafara Garcia
Juan camilo Viafara Garcia*

Por su apoyo y confianza

*A Mi Novio Tayron Lex Tovar Hincapié por su amor,
comprensión y grata colaboración.*

SANDRA PARICIA VIAFARA GARCIA

AGRADECIMIENTOS

El autor expresa sus agradecimientos a:

A la universidad de Nariño y todo su equipo de trabajo por haberme brindado la oportunidad de cimentar conocimiento para un mejor futuro.

A los profesores de la universidad de Nariño quienes con su esfuerzo nos imparten conocimientos y nos preparan para ser excelentes personas y profesionales.

A mis queridos compañeros, que me apoyaron y me permitieron entrar en su vida durante estos casi 6 años de convivir dentro y fuera del salón de clase.

*A mi asesor de tesis **Manuel Iván Ortiz** por sus aportes y por ser una persona amable y capacitada en la formulación de este tipo de iniciativas.*

*A mi equipo de jurados **Mario Fernando Arcos y Yhancy coral**; quienes mas haya de ser los encargados de evaluar este proyecto empresarial; fueron mis profesores y de ellos resalto su gran competencia y capacidad para formar seres humanos íntegros dentro del alma mater.*

RESUMEN

Mediante el informe de pasantías realizado en la Dirección de impuestos y Aduanas nacionales, seccional Cali con el grupo interno de trabajo zona franca durante seis meses se realizaron acompañamientos en la realización de operaciones aduaneras abordando de manera introductoria los aspectos generales inherentes a la actividad del transporte internacional de mercancías, tomando en consideración los siguientes puntos:

En primera instancia, corresponde poner énfasis en la importancia que revisten las autorizaciones para realizar esta actividad, las mismas que tienen respaldo en acuerdos y convenios internacionales, bilaterales o multilaterales suscritos por los países de la región. Estas autorizaciones permiten a los operadores de transporte autorizados (transportistas autorizados) trasladar las mercancías de un punto geográfico ubicado en el país de partida hasta otro punto geográfico ubicado en un país de destino, siempre y cuando previamente hayan cumplido con los requisitos y formalidades previstos en los acuerdos y convenios anteriormente mencionados.

A su vez nos permite tener plenamente identificadas a las empresas y sus representantes, para responder ante las responsabilidades jurídico administrativas que se pudieran suscitar de las diversas operaciones de transporte internacional de mercancías.

El objetivo general de este informe de pasantías radica esencialmente en la necesidad de poner en práctica los conocimientos adquiridos a través de los estudios realizados que beneficiarán ineludiblemente al estudiante pasante.

Los objetivos específicos tienen que ver con las aptitudes y actitudes que el estudiante, en la empresa o institución, que amable y responsablemente ha permitido la realización de dichas pasantías, muchas veces, sacrificando el normal desenvolvimiento de las actividades propias de la misma, el permitir al estudiante pasante que adquiriera las destrezas y habilidades necesarias en el desempeño de sus roles, lógicamente que conllevan a una feliz culminación y presentación de un informe consecuente con las actividades realizadas y/o nuevos conocimientos adquiridos y practicados.

Por otra parte, a manera de identificar los documentos que con mayor frecuencia se utilizan en la región para operaciones de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías, se definen y detallan los principales documentos de transporte y manifiestos de carga aprobados en el ámbito de aplicación de los acuerdos y convenios suscritos por los países de la región para regular las operaciones de transporte internacional realizadas en los diferentes modos de transporte en los que las mercancías son trasladadas de un país a otro.

ABSTRACT

In the report by internships carried out in the direction of national taxes and customs, Cali with the internal working group free zone for six months were made accompaniments in the realization of customs operations by addressing introductory way general aspects inherent in the activity of the international transport of goods, taking into account the following points:

In the first instance, it is up to put emphasis on the importance of the authorizations for this activity, the same which are supported in international conventions and agreements, bilateral or multilateral agreements by the countries of the region. These authorizations allow the transport operators to authorized (carriers authorized) move the goods of a geographic point located in the country of departure until another geographic point located in a country of destination, provided when previously have complied with the requirements and formalities prescribed in the agreements mentioned above.

In turn allows us to have fully identified the companies and their representatives, to respond to the responsibilities administrative law that may arise from the various operations for the international carriage of goods.

The general objective of this report for internships lies essentially in the need to put into practice the knowledge acquired through the studies that will benefit unavoidably with the student intern.

The specific objectives have to do with the skills and attitudes that the student, the company or institution that friendly and responsibly has enabled the implementation of these internships, many times, sacrificing the normal development of its own activities, allowing the student trainee who acquire the skills and abilities necessary in the performance of their roles, logically that leads to a successful completion and submission of a report consistent with the activities and/or new knowledge acquired and practiced.

On the other hand, in order to identify the documents that are used most often in the region for operations of international transport and customs transit are defined and presents the main transport documents and cargo manifests adopted in the field of application of the agreements signed by the countries of the region for the purpose of regulating international transport operations carried out in the different modes of transport in which the goods are transferred from one country to another.

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	15
1. DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES DE PASANTÍA.....	17
2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	18
2.1 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA.....	18
2.2 FORMULACION DEL PROBLEMA	20
2.3 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA	21
3. OBJETIVOS	22
3.1 OBJETIVO GENERAL	22
3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	22
4. JUSTIFICACIÓN	23
5. MARCO DE REFERENCIA	25
5.1 MARCO CONTEXTUAL.....	25
5.1.1 Descripción del grupo interno de.....	28
5.1.2 Lineamientos operacionales.....	29
5.2 MARCO CONCEPTUAL	31
5.3 MARCO LEGAL	31
5.3.1 Acuerdos sobre transporte internacional de mercancías.	35
5.4 MARCO ESPACIAL	35
5.5 MARCO TEMPORAL	35
6. ASPECTOS METODOLÓGICOS.....	36
6.1 LINEA DE INVESTIGACION	36
6.2 SUBLINEA.....	36
6.3 TIPO DE ESTUDIO	36
6.4 LIMITACIONES	36
6.4.1 Tiempo y espacio	36
6.5 MÉTODO.....	36
6.6 FUENTES Y TECNICAS DE RECOLECCION DE INFORMACIÓN.....	37
6.7 TECNICAS	37

7. REGIMEN DE TRANSITO ADUANERO	38
7.1 GENERALIDADES DEL TRANSITO Y TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA	39
7.2 EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS Y SU RELACIÓN CON EL RÉGIMEN DE TRÁNSITO ADUANERO.....	41
7.3 TRANSITO ADUANERO.....	41
7.3.1 Medios de transporte.....	44
7.3.2 Elementos que intervienen en el tránsito aduanero	45
7.4 IMPORTANCIA DEL TRÁNSITO ADUANERO EN EL PROCESO DE INTEGRACIÓN ANDINA.....	50
8. DIAGNOSTICO SITUACIONAL DEL GRUPO INTERNO DE TRABAJO (GIT TRANSITOS) ZONA FRANCA.....	53
8.1 COMUNICADO A LA ADUANA DE DESTINO SOBRE LA SALIDA DE LA MERCANCIA.....	56
8.2 REGISTRO EN EL LIBRO CORRESPONDIENTE, LOS TRANSITOS ADUANEROS AUTORIZADOS POR LA DIAN	56
8.3 ARCHIVO DE LOS D.T.A. O D.T.A.I AUTORIZADOS	56
8.4 AUTORIZACION PARA DESTRUCCIONES DE MERCANCÍAS EN GRAVE ESTADO DE DETERIORO, DESCOMPOSICION O DAÑO TOTAL QUE SE ENCUENTRAN EN ZONA FRANCA.....	57
8.5 AUTORIZACION DE OPERACIONES DE PROCESAMIENTO PARCIAL FUERA DE ZONA FRANCA	57
8.6 MATRIZ DOFA GRUPO INTERNO DE TRABAJO DIAN ZONA FRANCA PALMASECA	58
8.7 PROBLEMAS E INCONVENIENTES.....	61
9. PROCESO PARA LLEVAR A CABO UN TRÁNSITO ADUANERO	67
9.1 REGIMEN SANCIONATORIO EN LA MODALIDAD DE TRANSITO ADUANERO.....	73

10. DOCUMENTOS REQUERIDOS POR LA DIAN PARA LOS USUARIOS DE LA ZONA FRANCA PALMASECA A LA HORA DE REALIZAR UNA OPERACIÓN DE TRÁNSITO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS.	77
11. NORMATIVA INTERNACIONAL SOBRE EL TRANSITO ADUANERO	81
12. PLAN DE MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DE PROCESO DE LA MODALIDAD DE TRANSITO ADUANERA PARA EL GRUPO INTERNO DE TRABAJO ZONA FRANCA – DIAN SECCIONAL CALI	89
12.1 ESRATEGIAS Y POLITICAS PARA EL CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE MEJORAMIENTO	91
13. CONCLUSION	97
14. RECOMENDACIONES	99
BIBLIOGRAFÍA	101
NETGRAFIA.....	102
ANEXOS	103
PROGRAMA DE COMERCIO INTERNACIONAL Y MERCADEO	104
Entrevista Dirigida al G.I.T Zona Franca	104

LISTA DE CUADROS

	Pág.
Cuadro 1 Descripción de funcionarios del grupo de tránsitos.	29
Cuadro 2. Análisis estadístico de Tránsitos Aduaneros autorizados en el periodo Enero - Diciembre de 2010	62
Cuadro 3 Resumen estadístico número de Tránsitos por mes.	64
Cuadro 4 Duración de la modalidad.....	71
Cuadro 5. Estrategias para dar cumplimiento al plan de mejoramiento.	94

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura No. 1 DESCRIPCIÓN DEL ORGANIGRAMA GENERAL DE LA DIAN.....	30
Figura No. 2 Navegación por mar, ríos (fluvial) y lagos (lacustre).....	44
Figura No. 3 Aéreo: Navegación por aire.	45
Figura No. 4 Vehículos proyectados para circular en tierra.....	45
Figura No. 5 Transportistas autorizado	46
Figura No. 6 Autoridades Aduaneras.	47

LISTA DE GRÁFICAS

	Pág.
Grafica No. 1 #Numero tránsitos por mes	64
Grafica No. 2 % Participación por numero de Tránsitos.....	65
Grafica No. 3 % Participación en valor de los Tránsitos Periodo 2010	66

INTRODUCCIÓN

Las pasantías empresariales son y deben ser el medio e instrumento para que estudiantes que opten a un título universitario tengan la oportunidad de aplicar las habilidades y destrezas adquiridas a lo largo de su carrera. Por lo tanto la práctica empresarial comúnmente denominada pasantía permite poner en práctica la teoría recibida en la institución educativa, matriz de la enseñanza y la aplicación en la empresa pública o privada que sirvió para realizarla.

Por consiguiente, en la empresa donde el estudiante-pasante realizara sus prácticas, no sólo recibirá la teoría, sino conocimientos prácticos de cómo desarrollarse frente a una empresa que se preocupa por el buen cumplimiento de las normas en cuestiones aduaneras. El objetivo general de este informe de pasantías radica esencialmente en la necesidad de poner en práctica los conocimientos adquiridos a través de los estudios realizados que beneficiarán ineludiblemente al estudiante-pasante.

Los objetivos específicos tienen que ver con las aptitudes y actitudes que el estudiante, en la empresa o institución, que amable y responsablemente ha permitido la realización de dichas pasantías, muchas veces, sacrificando el normal desenvolvimiento de las actividades propias de la misma, el permitir al estudiante-pasante que adquiera las destrezas y habilidades necesarias en el desempeño de sus roles, lógicamente que conlleven a una feliz culminación y presentación de un informe consecuente con las actividades realizadas y/o nuevos conocimientos adquiridos y practicados.

Si bien el tema de fondo del presente trabajo de grado está relacionado al régimen de tránsito aduanero, se considera importante recordar algunos aspectos vinculados a la actividad del transporte internacional de mercancías. En este contexto, el tema abordará algunos conceptos inherentes al transporte internacional de mercancías estableciendo su estrecha relación con las medidas internacionalmente aceptadas por los países, para la aplicación del régimen de tránsito aduanero de mercancías.

Complementando lo anterior, corresponde indicar que, por lo general, las normas que rigen la ejecución de estas operaciones se encuentran contempladas en acuerdos y convenios internacionales suscritos entre los países por los que se lleva a cabo el transporte internacional y el tránsito aduanero de mercancías, acuerdos y convenios que serán desarrollados a lo largo del trabajo.

A través del período de pasantías, el estudiante-pasante, cumpliendo responsablemente con las tareas que el tutor empresarial le asigna, y por supuesto, con el control de su tutor académico, deberá ejecutarlas de acuerdo con las exigencias que conlleven su realización. Por lo demás, el estudiante-pasante,

cumplirá con la pasantía y reflejará en el informe respectivo las actividades que le fueron encomendadas, dejando expresa constancia de las ventajas y desventajas que animan la ejecución del trabajo en comendado.

La naturaleza del informe de pasantía según los señalamientos y guía suministrados por la Coordinación de Pasantías del programa de Comercio Internacional y Mercadeo de la Universidad De Nariño, corresponderá al marco metodológico dispuesto para el efecto por el Reglamento de Pasantías y normas que se han dispuesto, y por lo tanto, dicho informe debe cumplir igualmente con las norma técnica de calidad ICONTEC 2010 que determina la presentación homogénea y contextual de trabajos de grado, investigaciones, tesis y planes de trabajo de pasantías como requisitos necesarios para la presentación ante las instituciones universitarias

El presente plan de trabajo de pasantía se desarrollará a través de cinco (5) capítulos que contemplan el cumplimiento de cada uno de los objetivos específicos que son el desarrollo general del título del plan a través de mis experiencias como pasante en esta institución aduanera:

Capítulo I: Correspondiente a la realización de un diagnostico de los tránsitos aduaneros que se tramitan en la DIAN teniendo en cuenta las variables internas y externas a las que hubiera lugar.

Capítulo II: Referente a la Identificación de los trámites y procedimientos requeridos por la DIAN para los usuarios de la Zona Franca Palmaseca a la hora de realizar una operación de tránsito internacional.

Capítulo III: Análisis de la normatividad andina internacional que rigen el transito aduanero para su debido cumplimiento.

Capítulo IV: Referente a la realización de un plan de mejoramiento para el G.I.T Zona franca.

Capítulo V: Conclusiones y recomendaciones. El pasante mostrara sus conclusiones referentes a el proceso de pasantías y al informe, además dará algunas recomendaciones y propuesta con referencia a la empresa Dirección De Impuestos y Aduanas Nacionales.

1. DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES DE PASANTÍA

DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES A REALIZAR

JULIO: Estudio de las generalidades concernientes a tránsito aduanero

AGOSTO: Acompañar para aprendizaje y práctica el proceso de verificación física y documental y las formalidades aduaneras de las mercancías que ingresan y salen de la Zona Franca Palmaseca.

SEPTIEMBRE: Acompañar para aprendizaje y práctica la revisión de los formularios de movimiento de mercancía y certificados de integración de productos elaborados en la zona franca Palmaseca, previos a las salidas al resto del mundo

OCTUBRE: acompañar para aprendizaje y práctica en la numeración de las salidas de mercancías al resto del mundo.

NOVIEMBRE: acompañar para aprendizaje y práctica en el respectivo comunicado a las otras aduanas la finalización de los tránsitos recibidos de conformidad con la normatividad vigente (decreto 2685/99 Resolución 4240/2000).

DICIEMBRE: acompañar para aprendizaje y práctica en lo concerniente a Revisar, registrar, archivar, numerar las salidas aéreas y los tránsitos nacionales e internacionales.

ENERO: Realizar los debidos acompañamientos a las inspecciones físicas que se presenten en la zona franca Palmaseca o zona franca del pacífico.

Dicho lo anterior se tendrá en cuenta como pasante de la DIAN realizar unas conclusiones y recomendaciones.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

2.1 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

La realización de una operación de tránsito aduanero nacional o internacional debe cumplir de manera previa ciertos requisitos establecidos para el comercio internacional, principalmente en la obtención de autorizaciones emitidas por los organismos nacionales competentes y presentación de documentación necesaria para la ejecución de la operación, sin dejar de lado el control aduanero al que deben sujetarse los medios de transporte y las mercancías.

Complementando lo anterior, corresponde indicar que, por lo general, las normas que rigen la ejecución de estas operaciones se encuentran contempladas en acuerdos y convenios internacionales suscritos entre los países por los que se lleva a cabo el transporte internacional y el tránsito aduanero de mercancías

En la actualidad los sistemas de tránsito aduanero internacional están concebidos para facilitar al máximo el movimiento de mercancías bajo esta modalidad en el transporte internacional y para proporcionar a los países de tránsito, la seguridad y las garantías aduaneras requeridas. Una condición previa para el buen funcionamiento de tal sistema es, por supuesto, que las formalidades a cumplir no sean Demasiado dispendiosas para las autoridades aduaneras como por ejemplo el grupo de tránsitos de la DIAN seccional Cali, el cual hace que la operación no se haga ni demasiado compleja para los transportistas y sus agentes pero sin que se pierda el control y la correcta recaudación de los tributos.

Tradicionalmente, cuando las mercancías atravesaban el territorio de uno o varios países, las autoridades aduaneras de cada país aplicaban medidas nacionales propias de control y procedimientos nacionales. Estos variaban según los países, pero implicaban frecuentemente la inspección de la carga en cada frontera nacional y la aplicación de reglamentos nacionales en materia de seguridad (garantía, fianza, caución, depósito del importe de los derechos, etc.) para asegurar el pago de los derechos e impuestos, a los que las mercancías en cuestión serían sometidas en el país, durante el tránsito a través de cada territorio.

Hasta 1999, el tránsito externo se terminaba cuando se presentaban las mercancías y su documento correspondiente en la oficina del punto de destino final. El Reglamento 955/1999 distingue entre la «finalización del régimen» y su «ultimación» (nuevo artículo92) El fin de una operación de tránsito se define como el momento en que las mercancías y los documentos adjuntos se presentan adecuadamente en la oficina de destino. No obstante, aunque se considera que la circulación de las mercancías finaliza en este momento, el procedimiento no queda automáticamente ultimado.

La ultimación del mismo no se produce hasta que, tras comparar la información disponible en la oficina de partida con remitida por la oficina de destino, las autoridades aduaneras de país de origen están seguras de que el régimen ha concluido satisfactoriamente.

Tanto en el parte jurídica como en la operativa se han introducido medidas para garantizar que el procedimiento de tránsito se ultima con rapidez una vez se ha establecido que ha concluido adecuadamente.

Estas medidas, aplicadas sucesivamente en cada país de tránsito, significaban considerables gastos y retrasos y obstaculizaban el transporte internacional. El Tránsito Aduanero Internacional de la CAN ha sido elaborado para reducir las dificultades a las que se enfrentaban los transportistas y, al mismo tiempo, ofrecer a las autoridades aduaneras un sistema internacional de control que sustituye los procedimientos nacionales tradicionales, mientras se asegura una protección efectiva de la recaudación de los tributos de los Estados a través de los cuales transitan las mercancías.

Según observación directa e información de los funcionarios del grupo interno de trabajo de la DIAN ubicados en la zona franca Palmaseca se puede decir que se han visto afectadas estas operaciones de tránsito aduanero porque los usuarios del comercio exterior no conocen el régimen de tránsito aduanero con todas las implicaciones de tipo legal, tributario, arancelario y sancionatorio; generando dificultades para ellos al enfrentarse a un mundo globalizado inmerso de altos índices de competitividad y efectividad ya que por los errores cometidos hacen que el proceso se retrase y pierdan tiempo y dinero en aspecto de comercio, con las implicaciones que ello conlleva a nivel de cumplimiento de contratos, ordenes de proveeduría a clientes externos.

Estadísticamente los tránsitos solicitados desde enero a noviembre de 2010 fueron 770 de ellos solo se autorizaron 758 y se rechazaron 20, unas de las razones por las cuales se rechazaron estas solicitudes de declaración de tránsito Aduanero (DTA) o declaración de tránsito Aduanero internacional (DTAI) fue por las deficiencias en los formularios movimientos de mercancías, deficiencias en las facturas y en los requisitos de la circular 43 de 2008, de acuerdo a algunas investigaciones estos errores son cometidos por la falta de información y conocimientos en estos temas y procedimientos.

Resulta pertinente indicar que las operaciones de transporte internacional de mercancías necesariamente deben ser ejecutadas por empresas de transporte (incluidas las cooperativas de transporte) debidamente autorizadas por las autoridades nacionales competentes de los países entre los que vayan a realizarse dichas operaciones. Para tal efecto, estas empresas o cooperativas de transporte deben cumplir con los requisitos y formalidades específicamente

establecidos en los diferentes acuerdos y convenios internacionales suscritos entre los países que conforman la región.

El problema seguirá acentuándose cada vez más por falta de conocimiento de los entes del comercio exterior como son por ejemplo los usuarios comerciales e industriales de las zonas francas, agencias de aduanas, depósitos habilitados, entre otros, generando pérdida de competitividad, pérdida de tránsitos, operaciones irregulares en frontera entre otros problemas que se le suman cuando la mercancía hace el debido paso por la frontera a la hora de la debida inspección documental de los agentes de aduana, realizando estos una excesiva revisión documental, revisión de los procedimientos realizados, automatización y tecnologías de la información, exigiendo una completa transparencia, previsibilidad y coherencia.

De no dar solución inmediata a este problema, con total convencimiento seguirán aumentando el rechazo de solicitudes para autorización de transito aduanero lo cual generara para los usuario perdida de dinero y negociaciones con entes de otros países los cuales pueden llegar a optar propuestas que les resulten más interesantes y viables, por consiguiente se perderían esos ingresos que son fuente económica para el sur occidente colombiano y para Colombia entera. Por otro lado los tramites y procedimientos se tornaran siempre lentos y con problemas en el transcurso de la operación.

En una búsqueda ante una posible solución al problema antes mencionado se hace necesario realizar un análisis de las operaciones derivadas de la modalidad de transito aduanero teniendo en cuenta los acuerdos y convenios suscritos por los países que constituyen la región con el fin de dar a conocer a los usuarios aduaneros los aspectos relacionados a esta modalidad como un mecanismo articulador del comercio exterior, puesto que de una u otra forma serviría de base para una firme capacitación en todo lo relacionado a estos temas que son de gran interés puesto que, sin duda alguna el transito aduanero es una pieza esencial de edificio comunitario y un elemento importante de la estrategia de las empresas latinoamericanas; siendo fundamental en la construcción y consolidación de la unión aduanera centroamericana.

2.2 FORMULACION DEL PROBLEMA

¿Qué operaciones derivadas de la modalidad de transito aduanero se realiza en la zona franca Palmaseca en el periodo que va desde Enero de 2010 hasta Diciembre de 2010?

2.3 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA

- ✓ ¿Cuál es la situación actual de los tránsitos aduaneros que se tramitan en la DIAN teniendo en cuenta las variables internas y externas a las que hubiera lugar?
- ✓ ¿Cuáles son los trámites y procedimientos requeridos por la DIAN para los usuarios de la Zona Franca Palmaseca a la hora de realizar una operación de tránsito internacional?
- ✓ ¿Cuáles la normativa andina internacional que rigen el transito aduanero la normativa internacional que rigen el transito aduanero?
- ✓ ¿Qué estrategias de mejoramiento se pueden implementar en el grupo de transito aduanero que labora en la Zona Franca Palmaseca?

3. OBJETIVOS

3.1 OBJETIVO GENERAL

REALIZAR UN ANALISIS DE LAS OPERACIONES DERIVADAS DE LA MODALIDAD DE TRANSITO ADUANERO QUE SE REALIZA EN LA ZONA FRANCA PALMASECA EN EL PERIODO QUE VA DESDE ENERO DE 2010 HASTA DICIEMBRE DE 2010.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Realizar un diagnostico de los tránsitos aduaneros que se tramitan en la DIAN teniendo en cuenta las variables internas y externas a las que hubiera lugar.
- Identificar los trámites y procedimientos requeridos por la DIAN para los usuarios de la Zona Franca Palmaseca a la hora de realizar una operación de tránsito internacional.
- Analizarla normatividad andina internacional que rigen el transito aduanero para su debido cumplimiento.
- Realizar un plan de mejoramiento.

4. JUSTIFICACIÓN

Las pasantías se basan en poner en práctica los conocimientos adquiridos durante la carrera de comercio internacional y mercadeo, adicionalmente se adquiere la experiencia y nuevos conocimientos relacionados directa o indirectamente con la carrera.

La realización de este proyecto, permitirá ampliar los conocimientos referentes al régimen aduanero en especial al tránsito aduanero con el fin de entenderlo y aplicarlo, evitando cometer errores en la realización del proceso y al mismo tiempo para contribuir en la reducción de las dificultades a las que se enfrentan los transportistas y usuarios aduaneros, al tiempo acompañar a las autoridades aduaneras en el control que sustituye los procedimientos nacionales tradicionales.

Para lograr el cumplimiento de los objetivos se acude al empleo de fuentes de investigación supremamente útiles como son los portales en la Web, de donde se extrae información relevante del tema los cuales nos ofrece una completa información de la actual situación que atraviesa el tránsito, estadísticas de volúmenes de las mismas, entre otros aspectos. Los datos recolectados en el estudio serán proyectados con base en métodos estadísticos pertinentes.

Es muy importante tener en cuenta que cada vez más empresas de todo el mundo están dedicadas al comercio internacional, los indicadores económicos de inversiones a nivel mundial son más representativos con lo de la globalización internacional.

La empresa de comercio internacional de hoy, se espera a que contribuya al crecimiento económico de la nación anfitriona y que también produzca una utilidad para el propio negocio.

Dicho proyecto establece la normativa de los regímenes aduaneros a ser aplicada en el intercambio comercial intracomunitario y frente a terceros países con el objeto de mantener un tratamiento único a los regímenes, destinos, operaciones y procedimientos aduaneros. Así mismo, dicho anteproyecto regula las relaciones jurídicas que se establecen entre las administraciones aduaneras y las personas naturales o jurídicas que intervienen en el ingreso, permanencia, traslado y salida de las mercancías al y desde el territorio aduanero comunitario.

El Comité Andino de Asuntos Aduaneros (CAAA) han reiterado la importancia de seguir avanzando en el perfeccionamiento de la unión aduanera andina, y para ello se requiere armonizar la normativa de los regímenes aduaneros a ser aplicados en el comercio intrasubregional y frente a importaciones de terceros países.

Las legislaciones vigentes en cada uno de los países de la Comunidad Andina presentan discrepancias, cuya falta de armonización distorsionaría el flujo comercial.

En efecto, no todos los países han adoptado la totalidad de los regímenes aduaneros que contempla la normativa internacional como mecanismos para facilitar el comercio. Por otra parte, cada país utiliza su propia terminología y ofrece modalidades, dentro de un mismo mecanismo, que no coinciden con las de los otros Países Miembros, ámbito de las mercancías incluidas en el régimen, procedimientos sujetos a plazos que afectan a los costos, mecanismos de control que no siempre incluyen el principio de buena fe, imperfecta aplicación de los controles ex - post, entre otros.

En los operadores económicos existe una clara conciencia de la necesidad e importancia de la armonización de regímenes aduaneros como medio de mejoramiento de la competitividad de las exportaciones. Las expectativas giran en torno a los problemas y necesidades específicas de cada país y de cada sector. Pero, en todo caso, la gran voluntad de participación en el proceso es evidente, aspecto que constituye una de las fortalezas para emprender en la armonización.

Lo afirmado contrasta con la insuficiente o baja utilización actual de los regímenes aduaneros, probablemente por la falta de conocimiento de sus beneficios y modalidades, o en algunos casos debido a la desconfianza que han generado algunos casos, cuyos procedimientos pueden adolecer de falta de agilidad.

Además, la armonización de regímenes aduaneros no está solamente contemplada como un instrumento de fomento de exportaciones andinas, sino también como un instrumento de facilitación de comercio entre operadores europeos (exportadores o inversionistas) y operadores andinos.

5. MARCO DE REFERENCIA

5.1 MARCO CONTEXTUAL

Presentación de la empresa

Razón social

UAE Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN Dirección Seccional de Aduanas de Cali división de gestión de operación aduanera Grupo Interno de trabajo Zona Franca (GIT).

Dirección SECCIONAL: Carrera 3 # 10 – 60de la actual nomenclatura urbana de la ciudad de Santiago de Cali departamento del Valle del Cauca Colombia.

Teléfono: 681 87 00 (2)
681 87 01 (2)

Dirección: El grupo de transito esta ubicado en la Zona franca Palmaseca (Palmira), encargado de la administración y manejo del régimen de transito aduanero Teléfono: 6511108 (2).

Reseña histórica

¿Cómo nació la DIAN?

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) se constituyó como Unidad Administrativa Especial, mediante Decreto 2117 de 1992, cuando el 1º de junio del año 1993 se fusionó la Dirección de Impuestos Nacionales (DIN) con la Dirección de Aduanas Nacionales (DAN).¹

Mediante el Decreto 1071 de 1999 se da una nueva reestructuración y se organiza la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).

¿Cuál es su naturaleza jurídica?

La DIAN está organizada como una Unidad Administrativa Especial del orden nacional, de carácter eminentemente técnico y especializado, con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y con patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

¹ www.google.com antecedentes DIAN

¿Dónde tiene su jurisdicción?

La jurisdicción de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales comprende el territorio nacional, y su domicilio principal es la ciudad de Bogotá, D.C.

La DIAN hace presencia en 42 ciudades de Colombia: Arauca, Armenia, Barrancabermeja, Barranquilla, Bogotá, Bucaramanga, Buenaventura, Cali, Cartagena, Cartago, Cúcuta, Florencia, Girardot, Ibagué, Inírida, Ipiales, Leticia, Maicao, Manizales, Medellín, Mitú, Montería, Neiva, Palmira, Pasto, Pereira, Popayán, Puerto Asís, Puerto Carreño, Riohacha, Santa Marta, San Andrés, Sincelejo, Sogamoso, Tumaco, Tunja, Turbo, Tuluá, Quibdó, Valledupar, Villavicencio, Yopal.

¿Cómo está constituido su patrimonio?

Está constituido por los bienes que posee y por los que adquiera a cualquier título o le sean asignados con posterioridad.

¿Para qué existe la DIAN?

Para coadyuvar a garantizar la seguridad fiscal del Estado colombiano y la protección del orden público económico nacional, mediante la administración y control al debido cumplimiento de las obligaciones tributarias, aduaneras y cambiarias, y la facilitación de las operaciones de comercio exterior en condiciones de equidad, transparencia y legalidad.

¿Quién es el representante legal de la DIAN?

La representación legal de la DIAN está a cargo del Director General, quien puede delegarla de conformidad con las normas legales vigentes. El cargo de Director General es de libre nombramiento y remoción; en consecuencia se provee mediante nombramiento ordinario por el Presidente de la República.

Misión

En la Dirección de impuestos y Aduanas nacionales de Colombia somos responsables de prestar un servicio de facilitación y control a los agentes económicos, para el cumplimiento de las normas que integran el sistema tributario, aduanero y cambiario, obedeciendo los principios constitucionales de la función administrativa, con el fin de recaudar la cantidad correcta de tributos, agilizar las operaciones de comercio exterior, propiciar condiciones de competencia leal,

proveer información contable y oportuna y contribuir al bienestar social y económico de los colombianos.²

Visión

En el 2010 la Dirección de impuestos y aduanas nacionales de Colombia ha consolidado la autoridad fiscal del estado, la autonomía institucional altos niveles de cumplimiento voluntario de las obligaciones que controla y facilita la integridad y aprovechamiento pleno de la información, de los procesos y de la normatividad, el aporte de elementos técnicos para la adecuación de la carga fiscal y la simplificación del sistema tributario, aduanero y cambiario contando con un equipo de empleados públicos, comprometido y formado para salvaguardar los intereses del Estado con un sentido de servicio, un soporte tecnológico integral y permanentemente actualizado, y un régimen administrativo especial propio de una entidad moderna que responde a las necesidades de la sociedad, funcionarios, contribuyentes y usuarios.

Política de calidad

Sobre procesos. La DIAN se gestionara a partir de un enfoque basado en procesos estandarizados, controlados, optimizados y debidamente documentados, que generen el impacto previsto, para la satisfacción de las necesidades de sus clientes, bajo los principios de la mejora continua

Sobre los clientes: en la DIAN, toda interacción con los clientes se realizara dentro del marco de la misión, enfocada al cumplimiento de los requisitos necesarios para garantizar la satisfacción de las necesidades de los mismos.

Sobre las partes interesadas: la DIAN proveerá las acciones necesarias para garantizar la cooperación de las partes interesadas, en el mejoramiento de su desempeño.

Sobre los productos y servicios. Sin excepción, los productos y servicios serán suministrados atendiendo a las necesidades de los clientes, bajo los estándares de calidad establecidos y dentro de los requisitos exigidos por el marco legal vigente.

Sobre los recursos: la DIAN empleara los recursos logísticos, financieros y tecnológicos más idóneos, requeridos en la generación de los productos y servicios, dirigidos a sus clientes.

² www.dian.gov.co - Colombia un compromiso que no podemos evadir (material visual de la empresa)

Sobre la competencia técnica: la DIAN contara con perfiles del rol claramente identificados para el cumplimiento de los requisitos de los productos y servicios.

5.1.1 Descripción del grupo interno de trabajo (Git Transitos)

PROCESO: operación aduanera

SUBPROCESO: Transito aduanero

PROCEDIMIENTO: Aceptación, reconocimiento y/o inspección, autorización y finalización de la operación de transito aduanero.

PROPOSITO: Facilitar el transporte de mercancías nacionales o extranjeras bajo el control aduanero de una aduana a otra dentro del territorio aduanero nacional.

INSUMOS

- DTA y/o cabotaje
- Declaración de continuación de viaje
- Solicitud de desistimiento
- Acta de hechos para las inconsistencias

PROVEEDORES

- Declarante, importador o transportador
- Operador de transporte multimodal
- Deposito habilitado Zona Franca y/o aduana de destino

PRODUCTOS

- Autorización de DTA y/o cabotaje
- Aceptación del desistimiento
- Negación del transito
- Informe de salida y de llegada del transito
- Inconsistencias presentadas
- Acta de reconocimiento

CLIENTES

- Importador, declarante, transportador u operador
- Aduana de partida y aduana de destino
- Depósitos habilitados, zona Franca
- Proceso de operación aduanera

- Proceso de fiscalización y liquidación

5.1.2 Lineamientos operacionales

Controlar de manera efectiva que la mercancía a la que se le autorizo el DTA sea la misma que llegue a su destino.

PROCESO: operación aduanera.

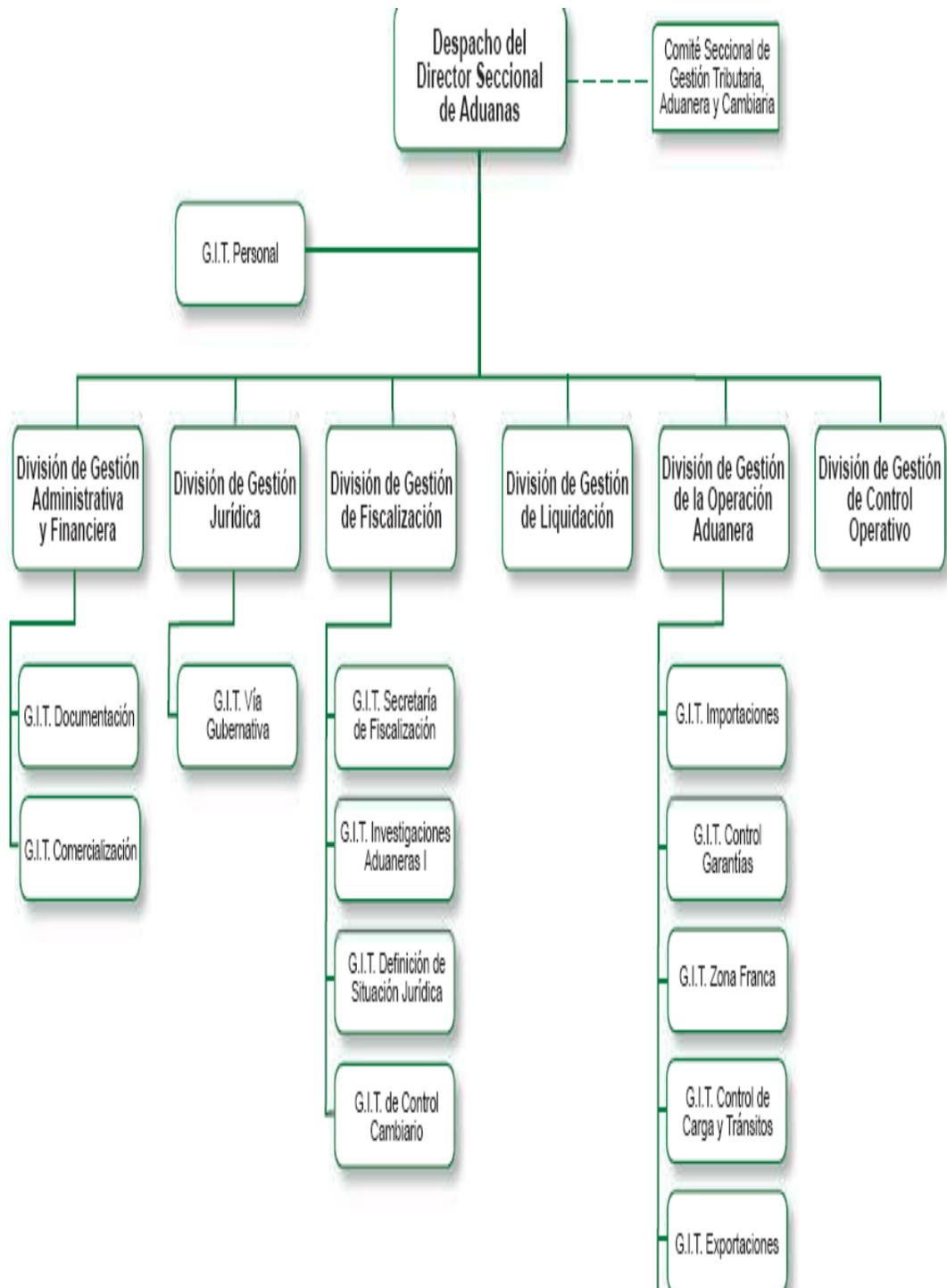
SUBPROCESO: soporte al comercio exterior

Cuadro No. 1 Descripción de funcionarios del grupo de tránsitos.

FUNCIONARIO	LABORES
Carlos Bohórquez	JEFE DEL GIT
Nelson Conde Meri	INSPECTORES
Víctor García	INSPECTORES
Carlos Paredes	INSPECTORES
Reemberto Peñalosa	INSPECTORES
Jairo Delgado	INSPECTORES
José Miguel Rivera	INSPECTORES
Lucila Valdez	COMUNICADO A LAS OTRAS ADUANAS LA FINALIZACIÓN DE LOS TRÁNSITOS RECIBIDOS DE CONFORMIDAD CON LA NORMATIVIDAD VIGENTE (DECRETO 2685/99 RESOLUCIÓN 4240/2000.
Shirley Zapata	SECRETARIA

Fuente: DIAN Seccional Cali División Aduanera.

Figura No. 1 DESCRIPCIÓN DEL ORGANIGRAMA GENERAL DE LA DIAN



Fuente: www.dian.gov.co

5.2 MARCO CONCEPTUAL

Aduana de Carga

Aduana de Carga es aquella en donde se adoptan determinadas medidas preliminares de carácter aduanero y bajo cuyo control son cargadas las mercancías en los vehículos habilitados o en las unidades de carga, debidamente registradas, a fin de facilitar el inicio de una operación de transporte o tránsito aduanero internacional, en una aduana de partida.

Aduana de Destino

Aduana de Destino, es aquella que interviene en una operación de transporte internacional por carretera para asignar a las mercancías un régimen aduanero en particular, previa solicitud del interesado, o en donde termina una operación de tránsito aduanero internacional.

Aduana de Partida

Es aquella que en una operación de transporte internacional por carretera interviene en el control y despacho de las mercancías, o en donde comienza una operación de tránsito aduanero internacional. La aduana de partida puede ser, a su vez, la de carga.

Aduana de Cruce de Frontera

Es aquella ubicada en los cruces de frontera habilitados por los Países Miembros, que no siendo aduana de partida ni de destino, interviene en el control de las mercancías transportadas, de los vehículos habilitados y de las unidades de carga que se encuentran en operación de transporte o de tránsito aduanero internacional.³

5.3 MARCO LEGAL

DECRETO 2685 DEL/99 Y DECRETOS REGLAMENTARIOS Y LA Resolución 4240/2000

CONSIDERANDO:

Se atendieron las leyes marco en materia aduanera y de comercio exterior y los convenios internacionales; y se consultó la legislación comparada y las propuestas del sector privado, para garantizar un equilibrio entre el fortalecimiento del control,

³ Codex edición especial: concepto unificado del Régimen de Transito Aduanero nacional, transporte multimodal, cabotaje y transbordo.

la fiscalización aduanera y la eficiente prestación del servicio; que de acuerdo a los anteriores lineamientos, se introducen las modificaciones al régimen de aduanas, mediante las siguientes disposiciones.

ART. 333 DIAN. Operaciones de tránsito aduanero desde el resto del mundo hacia zonas francas.

Para las mercancías provenientes del resto del mundo que van hacer introducidas a una zona franca, que arriben por una jurisdicción aduanera diferente a aquella en la cual se encuentra ubicada la zona franca, se deberá solicitar el régimen de tránsito aduanero ante la administración de impuestos y aduanas con jurisdicción en lugar de arribo de la mercancía al territorio aduanero nacional. Dicha solicitud, se deberá realizar teniendo en cuenta el plazo establecido en el artículo 113 del decreto 2685 de 1999. Para tal efecto solo requerirá que los bienes estén consignados en el documento de transporte a un usuario de la zona franca o que este se endose a favor de uno de ellos.

Modificado. Res. 1289/2009, art.1º, DIAN.

Para la introducción de mercancías a las Zonas Francas, ubicadas en los departamentos del Cauca y Valle del Cauca, provenientes del resto del mundo consignadas o endosadas a favor de un usuario industrial, que ingresen por el puerto de Buenaventura, no se requerirá la presentación de una declaración de tránsito aduanero, debiéndose a expedir para su traslado la correspondiente planilla de envío.

ART.334 DIAN.Operaciones de tránsito aduanero desde zonas francas con destino al resto del mundo. Las mercancías que salen de una zona franca al resto del mundo.

Para embarcarse por una jurisdicción aduanera diferente a aquella en la cual se encuentra ubicada la zona franca, deberán estar acompañadas de la autorización del usuario operador y solicitar el régimen de tránsito aduanero ante la división de servicio al comercio exterior o la dependencia que haga sus veces de la administración de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de la jurisdicción de la zona franca.

ART.335. DIAN.Operaciones de tránsito aduanero entre usuarios de las zonas francas permanentes y permanentes especiales.

Cuando se realicen operaciones entre usuarios de zonas francas que se encuentren en diferentes jurisdicciones aduaneras, de conformidad con lo establecido en el artículo 408 del Decreto 2685 de 1999, se deberá presentar a la aduana de partida la declaración de tránsito aduanero o cabotaje, a través del sistema informático aduanero, o diligenciando el formulario que se establezca. La

operación deberá ser autorizada por el usuario operador mediante el formulario de salida de mercancías y el certificado de integración cuando a ello hubiere lugar.

Art. 353 de 2685/99

Es la modalidad que permite el transporte terrestre de mercancías nacionales o de procedencia extranjera, bajo control aduanero, de una aduana a otra situadas en el territorio aduanero nacional.⁴

ARTICULO 1 del decreto 2685 de 1999 como definiciones del transporte multimodal, el transporte de mercancías

ARTÍCULO 1º. Definiciones para la aplicación de este decreto. Las expresiones usadas en este decreto para efectos de su aplicación, tendrán el significado que a continuación se determina:

ABANDONO LEGAL. Situación en que se encuentra una mercancía cuando vencido el término de permanencia en depósito no ha obtenido su levante o no se ha reembarcado.

ARTÍCULO 1º DEL DECRETO 1198 DE 2000.

Es el depósito de mercancías bajo el control de la autoridad aduanera en recintos habilitados por la aduana.

APREHENSIÓN. Es una medida cautelar consistente en la retención de mercancías respecto de las cuales se configure alguno de los eventos previstos en el artículo 502 del presente decreto.

ART. 354. Modificado. D. 1198/2000. Operaciones permitidas. La modalidad de tránsito aduanero solo podrá solicitarse y autorizarse para las mercancías que estén consignadas o se endosen en la Nación, las entidades territoriales y las entidades descentralizadas a un usuario de una zona franca, a un titular de un depósito privado, o cuando las mercancías vayan a ser sometidas a una de las siguientes modalidades de importación:

- Importación para transformación y ensamble;
- Importación temporal para perfeccionamiento activo de bienes de capital.
- Importación temporal en desarrollo de sistemas especiales de importación – exportación, y
- Importación temporal para procesamiento industrial.

⁴ LEGISLACION ADUANERA DE COLOMBIA con jurisprudencia y doctrina concordada. Rogelio Perilla Gutiérrez, edición 12

Para la salida de bienes de las zonas francas industriales de bienes y de servicios con destino al exterior, por una aduana diferente a aquella que tenga jurisdicción sobre la respectiva zona, deberá presentarse una declaración de tránsito aduanero.

ART.355. Empresas transportadoras. Las operaciones de tránsito aduanero se realizarán únicamente en los vehículos de empresas inscritas y autorizadas previamente por la Dirección de Impuestos de Aduanas Nacionales.

ART. 356. Modificado. D. 2883/2008, art. 3º. Responsabilidades. El declarante se hará responsable ante la aduana por la información consignada en la declaración de tránsito aduanero y por el pago de los tributos aduaneros correspondientes a la mercancía sometida al régimen de tránsito que no llegue a la aduana de destino. Si el declarante es una agencia de aduanas, esta solo responderá por el pago de los tributos en el evento previsto en el párrafo del artículo 27-4 del presente decreto.

ART. 357. D. 2685 Garantías. Toda operación de tránsito aduanero deberá estar amparado con las garantías que continuación se señalan:

- Garantía a cargo del declarante, para respaldar el pago de tributos aduaneros y sanciones a que haya lugar.
- Cuando el declarante sea una (sociedad de intermediación aduanera), un usuario aduanero permanente o usuario altamente exportador, la garantía global constituida con ocasión de su autorización o reconocimiento e inscripción, respaldará el cumplimiento de sus obligaciones como declarante en el régimen de tránsito aduanero.
- Garantía por la finalidad de la modalidad, a cargo del transportador, para respaldar las obligaciones de finalización del régimen dentro de los plazos autorizados y por la correcta ejecución de la operación de tránsito aduanero.

ART.358. Restricciones a la modalidad de tránsito aduanero. La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales podrá prohibir restringir el régimen de tránsito aduanero de mercancías, por razones de seguridad pública, sanitaria, zoonosanitaria, fitosanitaria o ambiental, de acuerdo con solicitud que les formulen las autoridades competentes o cuando por razones de control lo considere conveniente.

5.3.1 Acuerdos sobre transporte internacional de mercancías.

Aspectos Generales

Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera

Mediante la **Decisión 398** (17.ENE.1997), se aprobaron las normas que regulan el transporte internacional de pasajeros por carretera en la Comunidad Andina.

Decisión 399 de la Comunidad Andina sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera.

La Decisión 399 de la Comunidad Andina establece los requisitos y formalidades que se deben cumplir para el transporte internacional de mercancías por carretera entre los territorios de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela), considerando los principios fundamentales de libertad de operación, acceso al mercado, trato nacional, transparencia, no discriminación, igualdad de tratamiento legal, libre competencia y nación más favorecida, con el compromiso de los Países Miembros de homologar autorizaciones y documentos de transporte, eliminando toda medida restrictiva que afecte o pueda afectar las operaciones del transporte internacional.⁵

5.4 MARCO ESPACIAL

El ámbito de referencia sobre el cual se construirá el conocimiento planteado abarca a los usuarios de la zona franca Palmaseca, usuarios de la zona franca pacifico y del cauca y el grupo de transito de la DIAN que labora en estas oficinas.

5.5 MARCO TEMPORAL

El trabajo de pasantía se realizara desde 22 de julio de 2010 hasta enero 22 de 2011. De lunes a viernes en el horario de 8:00 A.M. a 12:00 A.M. De 1:00 P.M. a 5:00 P.M; cumpliéndose las horas requeridas.

⁵ Estatuto Aduanero Colombiano 2010, Decreto 2685 y Resolución 4240 de 2000 quinta edición.

6. ASPECTOS METODOLÓGICOS

6.1 LINEA DE INVESTIGACION

Análisis del entorno internacional

6.2 SUBLINEA

Análisis y evaluación de las políticas de comercio exterior colombiano

6.3 TIPO DE ESTUDIO

La presente investigación es de tipo descriptivo por que se pretende conocer al detalle la modalidad del régimen aduanero correspondientes al transito ejecutado por el grupo de transito de la DIAN.

6.4 LIMITACIONES

6.4.1 Tiempo y espacio

Las limitaciones de tiempo y espacio que pueden obstaculizar seriamente el desarrollo del proceso investigativo están representadas en la distancia impedirá asesoría directa por parte de mi asesor

Financieras

Toda investigación demanda una inversión económica y hay ocasiones que no existen los recursos necesarios para agilizar dicha investigación.

Temporal

Este trabajo de investigación se proyecta a un periodo un poco amplio lo cual nos obliga realizarlo por etapas para el cumplimiento de los objetivos propuestos.

6.5 MÉTODO

Respecto al método, dado el carácter PARADIGMA cualitativo y cuantitativo de la investigación se hace uso de los métodos deductivo, TIPO analítico-sintético, manejando la información de lo particular a lo general, y lo contrario, respectivamente conforme cada ítem a desarrollar.

6.6 FUENTES Y TECNICAS DE RECOLECCION DE INFORMACIÓN

Fuentes Primarias. PERSONAL ADMINISTRATIVO principalmente los organismos en cargados de autorizar y procesar dicha información: Grupo interno de trabajo (G. I. T.) DIAN.

Fuentes Secundarias. Para esta investigación se hará uso de fuentes bibliográficas, y archivos existentes relacionados al tema de investigación.

Fuentes Terciarias. Referidas específicamente a las consultas y documentos oficiales extractados de la Red Global Internet. Ponencias y ensayos

6.7 TECNICAS

Entrevistas. Por medio de este instrumento tratare de obtener información sistemática y ordenada extraída de funcionarios de la DIAN.

Observación directa: por medio de la cual obtendré información verídica y de vital importancia para la realización del informe Final de Pasantía.

7. REGIMEN DE TRANSITO ADUANERO



7.1 GENERALIDADES DEL TRANSITO Y TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA

Operación de tránsito aduanero mediante el cual se efectúa el transporte de mercancías o personas de un país otro; es decir, el transporte que se efectúa entre varias naciones, y que son sometidos a varias actividades materiales y legales (controles aduaneros).

Clasificación del transporte:

Según el ámbito de operación:

- ✓ Nacional: El autorizado para efectuar transporte entre distintos puntos del territorio nacional. Cuando es marítimo, fluvial, lacustre o aéreo, también se le conoce como cabotaje (Arts. 72 y sigs. L.O.A; Art. 98 L.A.C)
- ✓ Internacional: El autorizado para efectuar transporte con el exterior del territorio nacional, es decir, entre naciones.
- ✓ Mixto: El autorizado para efectuar transporte, tanto entre distintos puntos del territorio nacional, como con el exterior.

Según la nacionalidad de su matrícula:

- ✓ Nacional: Si su matrícula ha sido expedida en el país.
- ✓ Extranjero: Si su matrícula ha sido expedida por otro país.

Información necesaria para ejecutar una operación de TIC.

En la ejecución de una operación de TIC es necesario tener en cuenta información que surge de dos contratos estrechamente vinculados entre sí: el contrato de compraventa internacional y el contrato de transporte, cada uno de los cuales se materializa en un determinado documento.

a) Contrato de Compraventa Internacional

Es el instrumento principal de la transacción internacional, del cual derivan los contratos de transporte, seguro y pagos internacionales. Este contrato puede ser documentado formalmente por medio de una factura comercial o un simple fax o correo electrónico, según la dimensión de la transacción y la confianza establecida entre las partes. Por acuerdo de las partes puede registrarse por la legislación del país del exportador o del importador, o de un tercer país elegido entre ambas, o por el convenio de la ONU sobre Contratos de Compraventa.

Internacionales de Mercancías (1980), o aun por reglas internacionales sobre prácticas comerciales.⁶ En el contrato se debe consignar lo siguiente:

- Las características de la mercancía objeto de la transacción (tipo, naturaleza, cantidad, peso, dimensiones, embalaje, unitarización, etc.);
- Las obligaciones del vendedor (fecha y lugar de entrega de las mercancías y de facturas, certificados y documentos de transporte);
- Las obligaciones del comprador (pago, recepción de las mercancías);
- La transferencia de riesgos, costos y propiedad. Los riesgos y los costos se consignan mediante los INCOTERMS.

Contrato de Transporte

Este contrato consiste en un acuerdo de voluntades entre un operador de transporte (compañía naviera, aerocomercial, ferroviaria o carretera, o un operador de transporte multimodal) y un usuario del servicio de transporte (exportador, importador, intermediario), por el cual el primero se compromete a transportar la carga desde un determinado lugar de origen hasta el destino final que se le indique, a cambio de un precio determinado (flete).

El contrato debe consignar:

- Lugar y fecha de su celebración.
- Nombre y dirección del operador de transporte, del embarcador (exportador, importador o intermediario) y del consignatario (a quien se le deberá entregar la carga en destino).
- Lugar y fecha en que fue recibida la mercancía por el operador de transporte, y lugar de destino donde deberá ser entregada.
- Descripción de la carga (tipo, naturaleza, cantidad, volumen, peso bruto y neto, embalaje, marcas especiales, tipo de unitarización y valor declarado de la mercancía).
- Costos de transporte y monto de los intereses por demora en la entrega.
- Instrucciones del embarcador (exportador/importador/intermediario) al operador de transporte con relación a la carga.

⁶ Transporte internacional de mercancías decisión 399

- Lista de documentos entregados al operador de transporte.

-- Instrucciones y datos específicos de cada modo de transporte.

Todos los contratos de transporte están regidos por normas nacionales e internacionales y se formalizan en documentos cuyo formato varía según el modo de transporte.

7.2 EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS Y SU RELACIÓN CON EL RÉGIMEN DE TRÁNSITO ADUANERO.

Considerando los aspectos hasta ahora vistos, se puede establecer la relación existente entre el transporte internacional y el tránsito aduanero de mercancías, tomando en cuenta que:

- Las empresas o cooperativas de transporte que realizan el transporte de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero desde el territorio de un país hasta el territorio de otro, además de contar con las autorizaciones para transporte internacional otorgadas por las autoridades nacionales competentes, deben cumplir con las formalidades pertinentes ante las autoridades aduaneras encargadas del control de medios de transporte, unidades de carga y mercancías que ingresan o salen de su territorio aduanero.
- Los documentos de transporte, manifiestos de carga y declaraciones de tránsito aduanero requeridos para la ejecución de operaciones de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías, así como las condiciones en que estos documentos deben ser presentados a las autoridades aduaneras para someterse al respectivo control, se encuentran previstos en los acuerdos y convenios internacionales suscritos por los países.
- Los documentos antes mencionados, así como los medios de transporte, unidades de carga y las mercancías transportadas (ya sea que se encuentren sujetas al transporte internacional o al régimen de tránsito aduanero) deben ser presentados a las autoridades aduaneras de los países por los que vaya a ejecutarse la operación y posibilitar de esta manera la aplicación de los controles establecidos en la legislación supranacional vigente en la región.

7.3 TRANSITO ADUANERO

Es la modalidad establecida en el decreto 2685 que permite el transporte de mercancías nacionales o de procedencia extranjera, bajo control aduanero, de una

aduana a otra situadas en el territorio aduanero nacional. En este régimen se pueden dar las modalidades de tránsito, cabotaje y transbordo.⁷

¿Qué es cabotaje?

Es la modalidad del régimen de tránsito aduanero que regula el transporte de mercancías bajo control aduanero, cuya circulación esté restringida, por agua o por aire, entre dos puertos o aeropuertos habilitados dentro del territorio aduanero nacional.

¿Qué es transbordo?

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

Para analizar el tránsito como operación aduanera, debemos hacer previamente una revisión de las premisas que son indispensables para que una operación se configure:

- a) Tráfico internacional de mercancías;
- b) Sujeción legal y voluntaria de las mercancías a control aduanero y satisfacción del régimen legal y demás requisitos aduaneros;
- c) Pago de impuestos aduaneros, cuando proceda;
- d) Carácter permanente de los efectos del pronunciamiento aduanero (despacho a libre práctica, mediante acto administrativo autorizatorio).

Al detallar, sigamos el orden establecido en el enunciado anterior:

- a) Por razones constitucionales y/o legales universal y pacíficamente aceptadas, las operaciones aduaneras penden de la realización de tráfico internacional de mercancías, es decir, de la ejecución del traslado de mercancías entre distintos países o territorios aduaneros; sin este traslado, no le es posible a las aduanas intervenir, a menos que sea para impedir la comisión de actos ilícitos, tal como sucede con el cabotaje y con el contrabando de extracción.
- b) Las operaciones aduaneras son voluntarias, es decir, nadie está obligado a realizarlas; mas no por ello podemos presumir que ellas se realizan de acuerdo a nuestra voluntad, pues es la ley quien las regula, señala los actos

⁷Libro de tránsito para asistencia técnica relativa al comercio primera edición 2007.

preparatorios del procedimiento administrativo aduanero y faculta a la Administración para pronunciarse sobre lo solicitado por el particular. En todos los casos, el propietario traslada los cargamentos hasta la aduana de manera voluntaria y solicita la iniciación de un procedimiento que puede terminar concediendo lo solicitado, haciéndolo previa satisfacción de pena pecuniaria o, en peor de los casos, rechazando la petición y decomisando las mercancías.⁸

- c) Por disposición constitucional, la movilización interestatal o intermunicipal de mercancías no puede estar sujeta a impuestos ni a restricciones, salvo aquellas inherentes a medidas de sanitarias o similares. Así, el país se presenta como una unidad ante el resto del mundo, con prescindencia de la división político territorial interna; de allí que las aduanas, como muchas veces hemos repetido, constituyan herramientas fundamentales para el ejercicio de la soberanía de los países.
- d) El acto administrativo mediante el cual la aduana hace entrega de los efectos al consignatario aceptante o exportador, tiene carácter definitivo, a diferencia de los preparatorios (reconocimiento, liquidación, etc) que se realizan en el desarrollo del procedimiento administrativo aduanero de que se trate. De esta manera, la Administración emite un pronunciamiento contra el cual se pueden ejercer las impugnaciones administrativas o judiciales autorizadas por la Ley, cuando el administrado considere que sus derechos han sido vulnerados de alguna manera al no concedérsele exactamente lo solicitado. El entréguese, llamado también levante en otras latitudes, produce efectos permanentes al poner los efectos a libre práctica y reponer en su totalidad el disfrute de la propiedad, temporalmente restringido por razones de orden público.
- e) Por otra parte, debemos considerar que no todos los controles y actuaciones de las aduanas constituyen operaciones aduaneras. Es preciso diferenciar sin dejar lugar a dudas las unas de las otras, en el entendido que todas son medidas de policía administrativa, limitantes de los derechos de propiedad y libre tránsito garantizados por la Constitución y, por ende, materias de reserva legal o, en otras palabras, que únicamente pueden ser establecidas mediante actos dictados por la Asamblea Nacional como órgano legislador.

Consideramos que la gestión aduanera puede dividirse en tres grandes grupos:

- 1) De vigilancia;
- 2) De supervigilancia;
- 3) De transformación de la nacionalidad de las mercancías.

⁸ESTATUTO ADUANERO COLOMBIANO, decreto 2685 de 1999 y resolución 4240 del 2000 capítulo IV transbordo.

1) El primero es aquel en el cual el servicio aduanero realiza actividades dirigidas a detectar y sancionar ilícitos aduaneros; son las llamadas fiscalizaciones o procedimientos de control posterior. Su característica más relevante es que los bienes se encuentran en manos de sus propietarios, bien por haber concluido los trámites inherentes a su nacionalización o por no versar sobre ellos operaciones de exportación (caso del reconocimiento en planta) o tránsito.

2) La supervigilancia se ejerce por encontrarse los cargamentos en lugares sometidos a controles aduaneros especiales, como es el caso de los almacenes in bond, almacenes generales de depósito, etc. En este proceso, la aduana limita el uso, usufructo y disposición de los bienes hasta tanto se cumplan determinados requisitos y/o se satisfagan los créditos fiscales, cuando procedieran.

Esta limitación se expresa fundamentalmente en la retención temporal de los efectos a objeto de realizar las verificaciones del caso o exigir el cumplimiento de obligaciones preestablecidas.

3) Se transforma la nacionalidad de las mercancías cuando se realiza un procedimiento administrativo a solicitud de parte interesada, dirigido a eliminar limitaciones a la propiedad establecidas en la ley y, consecuentemente, a provocar un acto administrativo autorizatorio que ponga los efectos en libre práctica, es decir, permita su libre movilización dentro del territorio aduanero o su salida con destino a otros territorios. Durante estos procesos, la aduana aprehende y retiene las mercaderías, revisa las declaraciones, determina el régimen legal, liquida las contribuciones, hace las notificaciones del caso y ordena la salida de la zona primaria con destino al resto del territorio aduanero (importación) o a otros territorios (exportación). A la luz de las consideraciones precedentes, el tránsito como operación aduanera exige una pronta y profunda revisión, bien para reiterar tal condición si nuevos y mejores puntos de vista lo aconsejan o, por el contrario, para conferirle otra condición más acorde con sus reales características.

7.3.1 Medios de transporte

Figura No.2 Navegación por mar, ríos (fluvial) y lagos (lacustre)



Fuente: <http://www.mintransporte.gov.co/>

Figura No. 3 Aéreo: Navegación por aire.



Fuente: <http://www.mintransporte.gov.co/>

Figura No.4 Vehículos proyectados para circular en tierra.



Fuente: <http://www.mintransporte.gov.co/>

UNIDAD DE CARGA.- Es el continente utilizado para trasladar una mercancía de un lugar a otro, entre los cuales se encuentran los contenedores, los vehículos sin motor o autopropulsión de transporte por carretera, tales como remolques y semirremolques, vagones de ferrocarril, barcazas y otras embarcaciones sin sistemas de autopropulsión dedicadas a la navegación interior

7.3.2 Elementos que intervienen en el tránsito aduanero

Los operadores de comercio exterior y las autoridades aduaneras que intervienen durante la ejecución de una operación de tránsito aduanero, se pueden resumir conforme a lo detallado a continuación:

Figura No.5 Transportistas autorizado



Fuente: <http://www.mintransporte.gov.co/>

Como operadores de transporte autorizados por la DIAN, las empresas y cooperativas de transporte son responsables de la ejecución del transporte internacional, la custodia de las mercancías y el cumplimiento de las formalidades aduaneras establecidas mediante acuerdos y convenios internacionales suscritos por los países.

Para tal efecto, los transportistas autorizados deben utilizar los documentos aprobados para la ejecución de estas operaciones, desde el lugar en el que las mercancías son recibidas bajo su custodia y responsabilidad hasta el lugar de entrega convenido con el remitente o con el destinatario.

Cabe recordar que el documento de transporte o el contrato de transporte suscrito entre el remitente o el destinatario por una parte y el transportista autorizado por otra, constituyen elementos de índole jurídica que establecen formalidades contractuales de cumplimiento obligatorio. Además, estos documentos contienen información con base a la cual el transportista autorizado emite **El Manifiesto de carga y la Declaración de Tránsito Aduanero** para el transporte de las mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero.

Por otra parte, el transportista autorizado es responsable de presentar estos documentos, conjuntamente a los medios de transporte, unidades de carga y las mercancías, ante la aduana de partida, las aduanas de paso de frontera y la aduana de destino declaradas.

Figura No.6 Autoridades Aduaneras.



Fuente: Estatuto Aduanero Colombiano

Las autoridades aduaneras de los países por los que se desarrolla la operación de tránsito aduanero son las encargadas de efectuar las tareas de control aduanero establecidas en los acuerdos y convenios internacionales suscritos entre los países y ratificados en la legislación nacional de los mismos. Al respecto, según las definiciones contenidas en el presente tema, el régimen de tránsito aduanero de mercancías se inicia en una aduana de partida, sujetándose a los controles pertinentes en aduanas de paso de frontera para finalmente concluir en la aduana de destino declarada. Considerando lo anterior, se puede establecer que las autoridades aduaneras de los países ejercerán sus funciones conforme a lo siguiente:

a) Aduanas de Partida

Las autoridades aduaneras de las aduanas de partida deben verificar la documentación presentada, así como los medios de transporte, unidades de carga y las mercancías transportadas, debiendo colocar los precintos o marcas de identificación aduaneros para asegurar la operación y autorizar el inicio del tránsito aduanero dejando constancia de su actuación en la declaración de tránsito aduanero presentada por el transportista autorizado.

Es obligación de las aduanas de partida otorgar en la declaración de tránsito aduanero la ruta y plazo establecidos para la ejecución de la operación de tránsito aduanero de mercancías.

b) Aduanas de Paso de Frontera

Las autoridades aduaneras de las aduanas de paso de frontera deben verificar la documentación presentada, las características de los medios de transporte y las unidades de carga, así como la numeración y estado de los precintos o marcas de identificación aduaneros colocados en la aduana de partida, debiendo dejar constancia de su actuación en la declaración de tránsito aduanero presentada por el transportista autorizado.

Corresponde indicar que la intervención de las autoridades aduaneras en fronteras se realizará tanto en la aduana de paso de frontera de salida del país de partida, como en la aduana de paso de frontera de entrada al país de destino o al país de tránsito de las mercancías transportadas, según corresponda.

c) Aduanas de Destino

Las autoridades aduaneras de las aduanas de destino deben verificar la entrega de la documentación y de las mercancías por parte del transportista autorizado, la numeración y estado de los precintos colocados y el cumplimiento de rutas y plazos otorgados para la conclusión del tránsito aduanero.

Concluido lo anterior, procederán a dar por concluida la operación de tránsito aduanero de mercancías, sin perjuicio de aplicar las sanciones que correspondan por infracciones aduaneras cometidas en su ejecución.

Empresas concesionarias de servicios aduaneros.

Considerando lo dispuesto en su legislación nacional y con la finalidad de brindar un mejor servicio en la atención de trámites relacionados a operaciones de tránsito aduanero de mercancías, algunos países han concesionado o delegado a empresas privadas legalmente constituidas en sus territorios la prestación remunerada de determinados servicios, relacionados principalmente a la administración de las instalaciones, infraestructura y equipamiento requeridos para el manejo, manipuleo almacenamiento y custodia de las mercancías.

Sobre este particular, en el caso específico del régimen de tránsito aduanero, los servicios prestados en recintos aduaneros administrados por empresas privadas pueden resumirse en los siguientes:

- Coadyuvar a la autoridad aduanera en el control que debe efectuarse al ingreso y salida de medios de transporte, unidades de carga y mercancías de los recintos aduaneros.

- Asignar espacios y asistencia en la carga, descarga, estiba, desestiba de mercancías que la autoridad aduanera requiera inspeccionar.
- Intervenir en la manipulación de mercancías al momento de su embarque en los medios de transporte y unidades de carga o al momento de su descarga.⁹
- Almacenar y custodiar temporalmente las mercancías sujetas a operaciones de trasbordo.
- Realizar el pesaje de medios de transporte, unidades de carga y mercancías a su ingreso al recinto aduanero.

En estos casos es recomendable que cada país considere en su legislación nacional la aprobación de normas y reglamentos orientados a establecer los derechos, obligaciones y responsabilidades tanto de las empresas privadas que asumen la administración de las instalaciones, infraestructura y equipamiento de recintos aduaneros, como de las autoridades competentes encargadas de la fiscalización de la prestación de los servicios concesionados (aduana u otra instancia que cada país determine)

Exportadores e importadores de mercancías.

Los exportadores e importadores establecidos en los países son, sin duda alguna, los principales usuarios del servicio de transporte internacional de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero.

Dependiendo de las circunstancias, estos usuarios pueden constituirse en remitentes de las mercancías (en el caso de exportadores que como parte de la operación remiten las mercancías exportadas a través de un transportista autorizado que asume la responsabilidad del transporte según lo establecido en el documento o contrato de transporte) o en destinatarios o consignatarios de las mismas (en el caso de importadores a los cuales las mercancías les son entregadas a la conclusión de la operación de tránsito aduanero en la aduana de destino declarada)

En exportaciones, la información y documentación proporcionada por el remitente (que puede ser el exportador o un agente contratado por éste) al transportista autorizado constituye una fuente de información con base a la cual este último procede al llenado del documento de transporte requerido para ejecutar la operación de tránsito aduanero, sujetándose al control aduanero establecido en la legislación supranacional.

⁹ Normativa Andina, decisión 477 Transito Aduanero Internacional capitulo I Definiciones.

En importaciones, los destinatarios o consignatarios de las mercancías, desempeñan un rol preponderante en la verificación de las mercancías entregadas una vez concluida la operación de tránsito aduanero en la aduana de destino declarada, considerando que es en esta instancia en la que se verifica que las mercancías entregadas por el transportista autorizado correspondan a las embarcadas por el remitente y arriben en las mismas condiciones en las que fueron verificadas en la aduana de partida, debiendo asumirse las acciones pertinentes contra los responsables por pérdidas o deterioro de las mercancías.

Además, es preciso señalar que la normativa internacional vigente para el régimen de tránsito aduanero establece puntualmente los derechos, obligaciones y responsabilidades tanto del remitente, como del destinatario y consignatario de las mercancías.

7.4 IMPORTANCIA DEL TRÁNSITO ADUANERO EN EL PROCESO DE INTEGRACIÓN ANDINA.

Como se mencionó anteriormente, la ejecución de una operación de transporte internacional de mercancías necesariamente contempla el traslado de las mismas de un país a otro, cumpliendo los requisitos y formalidades aduaneras establecidas en acuerdos y convenios internacionales suscritos por los países.

Esta situación repercute de manera directa en los procesos de integración que llevan adelante los países de la región, considerando que para la ejecución de estas operaciones, los vehículos habilitados y las unidades de carga en los que se transportan las mercancías necesariamente deben cruzar una o más fronteras existentes entre los Países Miembros por los que se efectúa el transporte.

Lo anterior implica que los gobiernos de dichos países realicen los máximos esfuerzos para mantener en funcionamiento las redes de carreteras habilitadas en sus territorios e igualmente tomen las previsiones del caso para dotar a las aduanas de paso de frontera de la infraestructura y equipamiento necesarios para llevar a cabo el control de las operaciones de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías.

En el ámbito de la Subregión Andina, por su importancia, corresponde mencionar la existencia de una ruta por carretera cuyo recorrido abarca el territorio de todos los Países Miembros de la Comunidad Andina dentro del denominado Sistema Andino de Carreteras, establecido principalmente para cumplir con las siguientes finalidades:

- Vincular a los Países Miembros por medio de una red de carreteras Continuas que permitan la circulación de vehículos habilitados y unidades de carga entre las principales ciudades y centros de distribución existentes en la Subregión Andina,

- Vincular a los Países Miembros que conforman la Subregión Andina con los demás países de América Latina, con miras a expandir su mercado y a lograr la integración física continental,
- Propiciar el intercambio comercial andino, y
- Permitir el transporte turístico regular de pasajeros en territorio de los Países Miembros.

Documento de Tránsito Aduanero Internacional.

La mercancía transportada puede encontrarse bajo el régimen de tránsito aduanero internacional. Esto significa que su transporte se realiza, bajo control aduanero, desde una oficina aduanera de partida hasta una oficina aduanera de destino y en una misma operación en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras. En este caso el transportista deberá portar un documento en el cual queden asentados los controles aduaneros realizados a la carga.¹⁰ Este formulario, debidamente completado con la información requerida y firmado por el declarante, documenta la operación de tránsito aduanero internacional, cuyas premisas más importantes son las siguientes:

a) Reconocimiento internacional de las medidas de control aduanero.

Las medidas de control aduanero que se aplican en el país de origen de la operación de tránsito aduanero internacional son aceptadas, en general, por las aduanas de los países de tránsito y de destino, las que se limitan a revisar el número, código y estado de los precintos aduaneros, asegurándose de que éstos, la unidad de carga y la unidad de transporte, no tengan señales de haber sido forzados o violados. También vigilan que la operación de transporte se realice por la ruta y en los plazos previstos. Sin embargo, nada de esto excluye el derecho de las autoridades aduaneras de los países de tránsito, de aplicar otras medidas de control que crean pertinentes en caso de que existan sospechas de irregularidad.

b) Suspensión de gravámenes a la importación o la exportación.

Mientras dure la operación de tránsito aduanero internacional, tanto las mercancías como las unidades de carga y las unidades de transporte podrán atravesar el territorio de uno o más países de tránsito, en goce de la suspensión de gravámenes a la importación o a la exportación, sin perjuicio del pago de tasas por los servicios efectivamente prestados durante el trayecto (manipuleo en terminales de carga, almacenamiento, etc.).

¹⁰ Libro de tránsito aduanero edición 1 en 2007 para el fortalecimiento del comercio exterior.

El documento de tránsito aduanero internacional más utilizado a nivel mundial es el Cuaderno TIR, creado en el marco del Convenio CMR. Este documento, que en principio tuvo como objetivo al transporte carretero, con el desarrollo del intermodalismo se extendió, primero al modo ferroviario (TIF) y posteriormente a los modos acuático y aéreo, siempre que éstos participasen en una operación de transporte combinado con el modo terrestre.

8. DIAGNOSTICO SITUACIONAL DEL GRUPO INTERNO DE TRABAJO (GIT TRANSITOS) ZONA FRANCA

La DIAN está organizada como una Unidad Administrativa Especial del orden nacional, de carácter eminentemente técnico y especializado, con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y con patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Esta entidad tan importante tiene como finalidad coadyuvar a garantizar la seguridad fiscal del Estado colombiano y la protección del orden público económico nacional, mediante la administración y control al debido cumplimiento de las obligaciones tributarias, aduaneras y cambiarias, y la facilitación de las operaciones de comercio exterior en condiciones de equidad, transparencia y legalidad.

Entre las divisiones de trabajo de la DIAN se encuentra la división de gestión de la operación aduanera y dentro de esta opera el grupo interno de trabajo zona franca en el cual se hizo pasantías, este grupo tiene como procedimientos la aceptación, reconocimiento y/o inspección, autorización y finalización de la operación de tránsito aduanero. Por medio del cual permiten Facilitar el transporte de mercancías nacionales o extranjeras bajo el control aduanero de una aduana a otra dentro del territorio aduanero nacional.

Los funcionarios inspectores pertenecientes a este grupo de trabajo tienen documentos de vital importancia para la ejecución de sus labores tales como:

- El DTA y/o cabotaje siendo este el documento aduanero único de los Países Miembros en el que constan todos los datos e informaciones requeridos para la operación de tránsito aduanero internacional la cual debe ser llenada por el transportista autorizado con base a la información y documentación proporcionados por el remitente, considerando principalmente información contenida en:
 - Carta de Porte
 - Declaración de continuación de viaje
 - Solicitud de desistimiento
 - Acta de hechos para las inconsistencias

Bajo este régimen aduanero ellos manejan las modalidades del tránsito aduanero que son:

- El tránsito aduanero
- El cabotaje
- El cabotaje especial
- El transbordo

- El tránsito aduanero internacional.¹¹

Cabe precisar que también hacen parte del régimen de tránsito aduanero las operaciones de transporte multimodal internacional, que si bien no se encuentran definidas como una modalidad del citado régimen, son objeto de tratamiento normativo como operaciones integrantes del régimen.

El artículo 353 del decreto 2685 de 1999 define la modalidad de tránsito aduanero como aquella que permite el transporte terrestre de mercancías nacionales o de procedencia extranjera, bajo control aduanero, de una aduana a otra situadas en el territorio aduanero nacional.

Es muy importante resaltar que por medio del artículo 354, la modalidad de tránsito aduanero solo podrá solicitarse y autorizarse para las mercancías que estén consignadas o se endosen a la nación, las entidades territoriales y las entidades descentralizadas, a un usuario de una zona franca etc.

Estas operaciones de comercio exterior están relacionadas primordialmente con el convenio de integración vigente con la comunidad andina por medio de la cual tienen como beneficios la libre circulación de mercancías entre los Países Miembros, facilitando su traslado de un lugar de origen a un lugar de destino sin transbordos obligatorios y despachos innecesarios en frontera, puertos y aeropuertos, todo ello sustentado en la utilización de documentos unificados y sistemas de intercambio de información entre las aduanas de los Países Miembros, complementado con el establecimiento de controles posteriores.

En cuanto a la solicitud y autorización de esta operación de comercio exterior teniendo en cuenta que el artículo 354 del Decreto 2685 de 1999 dispone que para la salida de bienes de las zonas francas industriales de bienes y de servicios con destino al exterior, por una aduana diferente a aquella que tenga jurisdicción sobre la respectiva zona, deberá presentarse una declaración de tránsito aduanero. Concordante con lo anterior, el artículo 334 de la Resolución 4240 dice que deberán estar acompañadas de la autorización del usuario operador y solicitar el régimen de tránsito aduanero ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de la jurisdicción de la zona franca.

Para el trámite de esta operación se requiere lo siguiente:

- La presentación de una declaración de tránsito aduanero;
- Formulario de salida de mercancías expedido por un usuario operador En el que debe constar la salida de bienes a mercados externos;
- Garantía específica de tributos aduaneros

¹¹Decreto 2685 de 1999 Título VIII, RÉGIMEN DE TRANSITO ADUANERO, transporte multimodal, cabotaje y transbordo.

- Fotocopia original de la factura comercial

La DIAN podrá autorizar el tránsito solicitado, si las unidades de carga se encuentran debidamente selladas y precintadas desde el país de procedencia, de forma tal que garantice que la mercancía no pueda ser extraída de ellas, ni puedan introducirse otras, sin romperse los precintos colocados en el puerto de embarque.

Para las mercancías sometidas a la modalidad de tránsito aduanero, no habrá inspección aduanera en la aduana de partida, salvo cuando la autoridad aduanera observe que los bultos o las unidades de carga se encuentren en malas condiciones exteriores, presenten diferencia de peso frente a lo consignado en el documento de transporte, o se observen huellas de violación de los sellos precintados de seguridad, en cuyo caso, deberá efectuarse la inspección física correspondiente y se dejara constancia del resultado de la diligencia.

Continuando con lo anterior se tiene en cuenta que las unidades de carga o los medios de transporte que no se encuentren precintados, y siempre que sea posible, la aduana procederá a colocar precintos dejando constancia de sus números en la declaración de tránsito aduanero.

Conforme al artículo 316 de la resolución 4240 del 2000, una vez realizada la revisión documental, el reconocimiento externo o la inspección aduanera, según corresponda, el funcionario competente del grupo de tránsitos de la DIAN, autoriza el tránsito aduanero, registrando los números de precintos, si procede, y confirmara la identificación del medio de transporte y unidad de carga.

El grupo de tránsitos de la DIAN determina la duración de la modalidad de tránsito de acuerdo con la distancia que separe la aduana de partida de la de destino. Dicho término se contara a partir de la fecha de autorización del régimen y se consignara en la declaración de tránsito aduanero.

De acuerdo al análisis estadístico los tránsitos autorizados en el periodo que va desde Enero a Diciembre de 2010 fueron en total 770 con un valor FOB de US 52, 335,974.70; Estas autorizaciones se dividen en dos operaciones que son: 199 Declaraciones de Tránsito Aduanero (DTA) que representan un valor de US 16, 309,765.60 y 571 Declaraciones de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI) con un valor dominante en Dólares de US 36, 026,209.10.

Los datos anteriormente mencionados nos indican que las operaciones de comercio exterior son mayores a las que se realizan nacionalmente, con base a información directa del Jefe de la División se puede afirmar que hubieron 30 rechazos de solicitudes de tránsito aduanero internacional por falta de

conocimiento sobre estos trámites y por la mala aplicabilidad de la norma aduanera, sin duda alguna esto genera pérdida de dinero para nuestro país.¹²

8.1 COMUNICADO A LA ADUANA DE DESTINO SOBRE LA SALIDA DE LA MERCANCIA

Conforme al artículo 320 de la Resolución 4240 del 2000, una vez autorizado el tránsito aduanero, el funcionario competente informa a la aduana de destino y al depósito o usuario operador de zona franca, por cualquier sistema que garantice la transmisión de la información, la salida de la mercancía autorizada.

Consonante a lo anterior, el artículo 360 señala que los avisos de salida y llegada de la mercancía en tránsito deben ser comunicados por los funcionarios competentes dentro de las 24 horas siguientes a la autorización y finalización del tránsito.

8.2 REGISTRO EN EL LIBRO CORRESPONDIENTE, LOS TRANSITOS ADUANEROS AUTORIZADOS POR LA DIAN

Esta actividad consiste en llevar un registro de los tránsitos aduaneros que se van autorizando. Este registro conlleva la siguiente información:

- Numero de consecutivo
- Numero planilla
- fecha
- transportador
- F.M.M
- Documento de transporte
- Usuario operador
- Aduana de destino
- Valor FOB
- Funcionario que autorizo
- Numero de manifiesto

8.3 ARCHIVO DE LOS D.T.A. O D.T.A.I AUTORIZADOS

Después de haber registrado correctamente los datos ya antes mencionados en el libro de tránsitos, los funcionarios realizan el debido archivo de estos documentos

¹² Decreto 2685 de 1999 resolución 4240 articulo 359 – 364 autorización de la modalidad de tránsito aduanero.

y luego pasan a registrarlos en el sistema para su debido e importante análisis mensual.¹³

8.4 AUTORIZACION PARA DESTRUCCIONES DE MERCANCÍAS EN GRAVE ESTADO DE DETERIORO, DESCOMPOSICION O DAÑO TOTAL QUE SE ENCUENTRAN EN ZONA FRANCA

En esta operación el funcionario encargado revisa la mercancía para tener certeza de que esta realmente se encuentre en estado de deterioro, descomposición, daño total o demerito absoluto, para autorizar dicha destrucción.

El artículo 404 del decreto 2685 de 1999 dice que el usuario operador deberá informar por escrito, o a través del sistema informático a la administración aduanera con jurisdicción sobre el territorio donde se encuentra la zona franca.

El usuario operador elabora un acta de destrucción en la que conste:

- a) El lugar, fecha y hora de la misma;
- b) Las razones que ameritan la destrucción de la mercancía
- c) Nombre e identificación del usuario industrial o comercial propietario o tenedor de las mercancías objeto de la diligencia
- d) Documento de transporte con que fueron introducidas las mercancías y formulario de movimiento de mercancías en zona franca que autorizo el ingreso
- e) Descripción de la mercancía
- f) Permisos y autorizaciones de salud y medio ambiente respectivas
- g) Firma de los intervinientes

Por otra parte el usuario operador, bajo su responsabilidad, podrá autorizar la salida definitiva al resto del territorio aduanero nacional de los residuos y desperdicios sin valor comercial, que resulten de los procesos productivos realizados por los usuarios industriales de bienes o de la prestación del servicio de los usuarios industriales de bienes o servicios, o la destrucción de los mismos en los términos previstos.

8.5 AUTORIZACION DE OPERACIONES DE PROCESAMIENTO PARCIAL FUERA DE ZONA FRANCA

El usuario operador podrá autorizar la salida temporal de la Zona Franca permanente, con destino al resto del territorio aduanero nacional, de materias primas, insumos y bienes intermedios, para realizar parte del proceso industrial en el resto del territorio aduanero nacional. El usuario operador establece el término durante el cual estas mercancías podrán permanecer por fuera de la zona franca,

¹³ Información directa de funcionarios del grupo interno de trabajo zona franca.

que no podrá exceder de seis meses e informa a la DIAN de la Zona Franca Palmaseca sobre dichas autorizaciones.¹⁴

8.6 MATRIZ DOFA GRUPO INTERNO DE TRABAJO DIAN ZONA FRANCA PALMASECA

FORTALEZAS	
F1	Es un grupo muy organizado.
F2	Se realizan correctamente las funciones delegadas.
F3	Se cumple con las obligaciones Aduaneras y Cambiarias
F4	Se facilita las operaciones de Comercio Exterior
F5	Control Aduanero con equidad y transparencia
F6	Ejecución de operaciones con base a lo establecido en las normas y convenios suscrito entre los países de la subregión Andina
F7	Se proporciona a los países en transito la seguridad y las garantías requeridas
F8	Facilita el transporte de mercancías nacionales o extranjeras bajo el control aduanero de una aduana a otra dentro del territorio aduanero nacional.
F9	Controla de manera efectiva que la mercancía a la que se le autorizo el DTA sea la misma que llegue a su destino.
F10	Se acepta, reconoce y/o inspecciona, autoriza y finaliza la operación de transito aduanero.

DEBILIDADES	
D1	Falta de la inserción de los sistemas informáticos y electrónicos en la modalidad de Transito Aduanero
D2	Falta de capacitación al Usuario Aduanero
D3	Falta de información y comunicación con los usuarios aduaneros

¹⁴ Información directa de funcionarios del grupo interno de trabajo zona franca.

D4	Falta de respuesta oportuna a las quejas e inquietudes formuladas por los usuarios en relación a la modalidad de Transito Aduanero de forma inmediata
-----------	---

OPORTUNIDADES	
O1	Aumento en el número de tránsitos aduaneros realizados en cada periodo.
O2	Mayor dinamismo en el comercio internacional por medio de la modalidad de Transito Aduanero
O3	Aprovechamiento de las NTIC como herramienta para promover y facilitar los procedimientos bajo la modalidad de Transito Aduanero

AMENAZAS	
A1	Aumento de los errores presentes en las solicitudes bajo la modalidad de transito aduanero
A2	Disminución de Tránsitos Aduaneros generados por los rechazos constantes por parte de la autoridad Aduanera frente al número de solicitudes efectuadas por los usuarios.
A3	Incremento del contrabando en la Modalidad del Transito Aduanero

8.6.1 Formulación de estrategias

ESTRATEGIAS FO	
FO 7-2	Alcanzar una optima funcionalidad operativa bajo la modalidad de transito aduanero en razón al dinamismo del comercio internacional y los beneficios presentes a través de los diferentes convenios suscritos.
FO 4-2	Analizar la armonización de los Regímenes Aduaneros puesto que no está solamente contemplada como un instrumento de fomento de exportaciones Andinas, sino también como un instrumento de facilitación de comercio entre operadores europeos (exportadores o inversionistas) y operadores andinos.

FO 10-3	Diseño de manuales especializados de procedimientos aduaneros relativos a las operaciones de comercio exterior realizadas o proyectadas para las empresas.
FO 5-1	Incremento del numero de tránsitos aduaneros en cada periodo a consecuencia de un manejo idóneo de la modalidad por parte del usuario.

ESTRATEGIAS FA	
FA 2- 2	<p>Realizar programas de capacitación constantes a los usuarios de comercio exterior, primordialmente a los de transito aduanero con el fin de concederles información clara y concisa sobre todo lo relacionado a este tema, para disminuir los rechazos de solicitudes de esta operación por falta de conocimientos.</p> <p>El proceso de capacitación e información debe incluir los siguientes pasos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Planeación de cada etapa del proceso 2. Ejecución de las etapas planteadas. 3. Evaluación 4. Seguimiento.
FA 5- 3	Evaluación de las operaciones de comercio exterior frente a la legislación, a fin de establecer procedimientos adecuados de importación, exportación y/o tránsito aduanero que permitan optimizar la gestión empresarial; así como identificación de las obligaciones aduaneras y tributarias, para efectos de medir y reducir su impacto sobre las operaciones empresariales
FA [9,10] - 3	Fortalecimiento de controles Aduaneros en las diferentes aduanas de la operación de transito aduanero con el fin de disminuir y evitar el contrabando por parte de los usuarios de comercio exterior.

ESTRATEGIAS DO	
DO 3-1	<ul style="list-style-type: none"> • Guiar al usuario en el proceso de solicitud de la modalidad de transito aduanero para que lo realice de una manera ágil y oportuna.
DO 3 -[1,3]	La puesta en marcha de un proceso informativo por medio de los servicios informáticos y electrónicos que les permita acceder a la información de una forma más ágil y cómoda.

DO 1-1	<ul style="list-style-type: none"> • Teniendo en cuenta que el régimen de tránsito es un procedimiento basado en documentos en papel, incapaz de hacer frente a los 18 millones de operaciones que se producen cada año y muy vulnerable al fraude se hace necesario la implementación de los sistemas informáticos y electrónicos para la realización de las operaciones de tránsito aduanero que: <ul style="list-style-type: none"> - Mejore, simplifique y unifique procedimientos en frontera. <ul style="list-style-type: none"> - Automatización y Trazabilidad. - Publicación y estabilidad en las reglas de juego - Simplificación y unificación de documentación. - Aprovechamiento de los sistemas para controles ex/post <ul style="list-style-type: none"> - Mejoramiento de los Análisis de Riesgo
DO 4-2	<ul style="list-style-type: none"> • Tomar en cuenta cada sugerencia de parte de los clientes en cuanto a los servicios para lograr una mejora continua.
ESTRATEGIAS DA	
DA 4-1	Aumento en el porcentaje de satisfacción del usuario en lo relacionado a tiempo de espera y atención oportuna y humanizada
DA 3-2	Generación de confiabilidad a los usuarios aduaneros
DA 3 - [1,2]	<ul style="list-style-type: none"> • Organizar una estructura funcional que oriente las acciones del proceso de atención al usuario para <ul style="list-style-type: none"> - Promover de una amañera activa la participación social - Recepción y tramite de quejas y reclamos - Formular un modelo de evaluación de gestión de la operación aduanera
DA 3 - [1,2]	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar material impreso en donde se describa los servicios y las ventajas de su uso para los clientes. Este material debe ser lo más concreto posible que logre captar el interés de los potenciales clientes, que inclusive sea una fuente de consulta para los clientes actuales.

8.7 PROBLEMAS E INCONVENIENTES

Estos funcionarios diariamente se encuentran con inconvenientes que van relacionados con los usuarios de Comercio Exterior en el momento que comenten errores en la diligencia de las operaciones tránsito aduanero, la mayoría de veces esto surge por el desconocimiento de los procesos y procedimientos a los que hubiera lugar a esto se le suma la mala aplicabilidad de la normatividad aduanera o el entendimiento conveniente al beneficio propio de algunos usuarios que tratan de hacer incorrectamente o a su manera estas diligencias.

Por otra parte esta división de gestión aduanera al igual que los usuarios Aduaneros realizan los trámites y procesos manualmente lo cual genera pérdida de tiempo, errores y fraudes frecuentes. Pues por los avances globales Algo que no se puede dejar de lado en la actualidad es la utilización de sistemas informáticos para el procesamiento automático de datos correspondientes a trámites presentados por operadores de Comercio Exterior ante las aduanas de los países.

Cabe acotar que además estos sistemas permiten analizar la trazabilidad de las operaciones y apoyarse en el control Aduanero. Esta situación no es indiferente para el Régimen de Tránsito Aduanero considerando que las aduanas de los países pueden adoptar modelos estándares de sistemas informáticos aduaneros prediseñados ó desarrollarlos a medida sea uno u otro sistema el objetivo es lograr el equilibrio que debe existir entre facilitación y control.

La implementación de los servicios informáticos y electrónicos es de gran importancia en esta modalidad puesto que los datos generados a partir de los documentos previstos para las operaciones de Tránsito Aduanero, registrados mediante los sistemas informáticos utilizados por las aduanas de los países, constituyen una fuente de información que posibilita la ejecución de medidas de asistencia mutua y cooperación entre aduanas conforme a lo previsto en los acuerdos y convenios suscritos por los países, con la finalidad de prevenir, investigar y combatir los ilícitos aduaneros que puedan presentarse en la ejecución del tránsito aduanero de mercancías.

Cuadro No. 2. Análisis estadístico de Tránsitos Aduaneros autorizados en el periodo Enero - Diciembre de 2010

ENERO	
39 FOB TOTAL	2,419,058.80
2 DTA	4,362.12
37 DTAI	2,414,696.68
TRANSB	-
39	2,419,058.80

FEBRERO	
67 FOB TOTAL	5,468,460.44
15 DTA	1,777,929.46
52 DTAI	3,690,530.98
TRANSB	-
67	5,468,460.44

MARZO	
58 FOB TOTAL	4,541,732.84
5 DTA	355,765.47
53 DTAI	4,185,967.37
TRANSB	-
58	4,541,732.84

ABRIL	
61 FOB TOTAL	3,870,382.59
12 DTA	853,753.73
49 DTAI	3,016,628.86
TRANSB	-
61	3,870,382.59

JUNIO	
--------------	--

MAYO	
61 FOB TOTAL	3,799,536.40
17 DTA	506,170.17
44 DTAI	3,293,366.23
TRANSB	-
61	3,799,536.40

71 FOB TOTAL	4,669,783.47
25 DTA	1,446,746.56
46 DTAI	3,223,036.91
TRANSB	-
71	4,669,783.47

JULIO	
73 FOB TOTAL	4,624,326.20
19 DTA	984,180.47
54 DTAI	3,640,145.73
TRANSB	-
73	4,624,326.20

AGOSTO	
96 FOB TOTAL	5,725,540.57
27 DTA	1,330,453.16
69 DTAI	4,395,087.41
TRANSB	-
96	5,725,540.57

SEPTIEMBRE	
82 FOB TOTAL	6,008,769.85
19 DTA	2,155,226.14
63 DTAI	3,853,543.71
TRANSB	-
82	6,008,769.85

OCTUBRE	
93 FOB TOTAL	5,358,833.48
33 DTA	3,549,117.83
60 DTAI	1,809,715.65
TRANSB	-
93	5,358,833.48

NOVIEMBRE	
69 FOB TOTAL	5,849,550.06
25 DTA	3,346,060.49
44 DTAI	2,503,489.57
TRANSB	-
69	5,849,550.06

DICIEMBRE	
- FOB TOTAL	-
- DTA	-
- DTAI	-
TRANSB	-
-	

TOTAL	US
770 FOB TOTAL	52,335,974.70
199 DTA	16,309,765.60
571 DTAI	36,026,209.10
TRANSB	-
770	52,335,974.70

	% No TRAN	% VR TRANS	
T TRANSITOS	770	100.00%	100.00%
DTAI	571	74.16%	98.86%
TRASB	0		

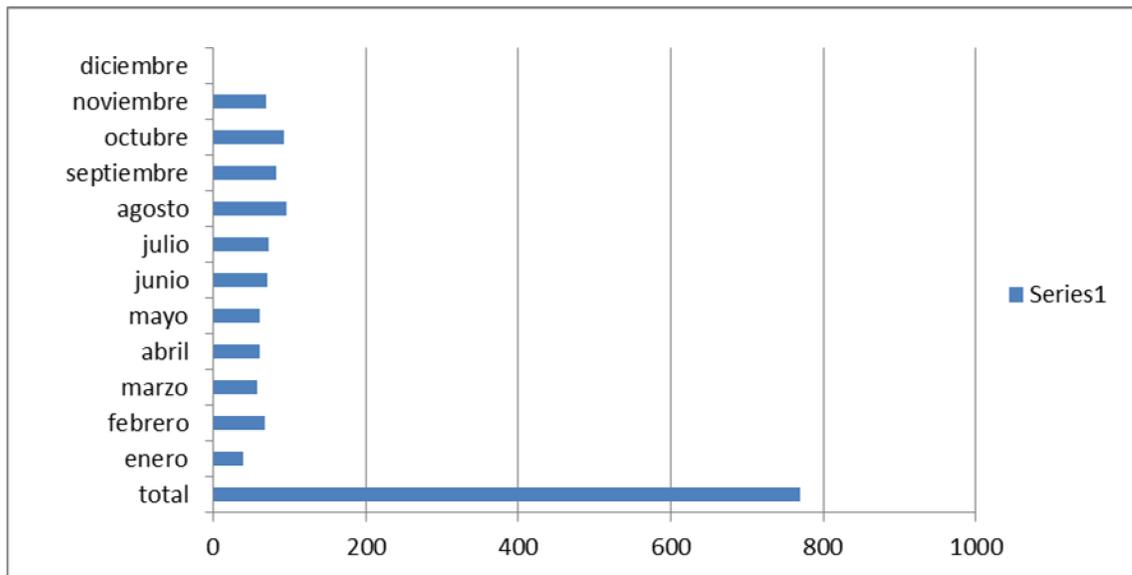
Cuadro No. 3 Resumen estadístico número de Tránsitos por mes.

Mes	No Tránsitos	%Q	Mes	Vr Tránsitos	%Vr
Enero	39	5.06%	Enero	2,419,058.80	4.62%
Febrero	67	8.70%	Febrero	5,468,460.44	10.45%
Marzo	58	7.53%	Marzo	4,541,732.84	8.68%
Abril	61	7.92%	Abril	3,870,382.59	7.40%
Mayo	61	7.92%	Mayo	3,799,536.40	7.26%
Junio	71	9.22%	Junio	4,669,783.47	8.92%
Julio	73	9.48%	Julio	4,624,326.20	8.84%
Agosto	96	12.47%	Agosto	5,725,540.57	10.94%
Septiembre	82	10.65%	Septiembre	6,008,769.85	11.48%
Octubre	93	12.08%	Octubre	5,358,833.48	10.24%
Noviembre	69	8.96%	Noviembre	5,358,833.48	11.18%
Diciembre	-	0.00%	Diciembre	5,849,550.06	0.00%
total	770	100.00%	total	52,335,974.70	100.00%

Fuente: GIT DIAN Zona Franca ANALISIS

De acuerdo a la información proporcionada en la tabla, indica que el mes más activo de acuerdo a tránsitos aduaneros fue octubre con 93 autorizaciones generando una participación del 12.08% ; bastante considerable comparada al mes de enero con 39 autorizaciones que representan un 5.06% reflejando una minoría comparado con los demás meses .

Grafica No. 1 #Numero tránsitos por mes



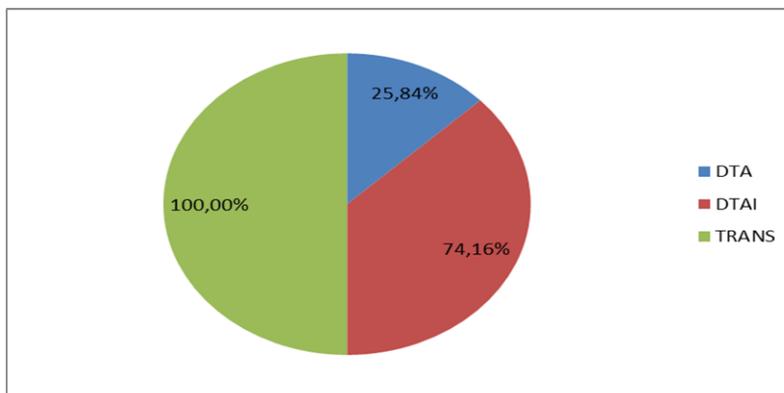
Fuente: GIT DIAN Zona Franca

ANALISIS

La información arrojada en este estudio estadístico indica que el mes mas representativo en tránsitos fue agosto de 2010 con 27 DTA y 69 DTAI con un total de 96 tránsitos autorizados lo que representa un valor FOB en Dólares de 5,725,540.57. De igual manera el mes que no tuvo movimientos de DTA y DTAI fue diciembre con un porcentaje del 0%.

Los tránsitos autorizados en el año fueron 770 en total que genero un valor FOB de 52, 335,974.70; estos tránsitos autorizados están divididos en dos operaciones fundamentales que son: DTA con 199 autorizaciones lo que representa un valor de 16, 309,765.60 y DTAI con 571 autorizaciones que genera un valor representativo de 36, 026,209.10

Grafica No. 2 % Participación por numero de Tránsitos

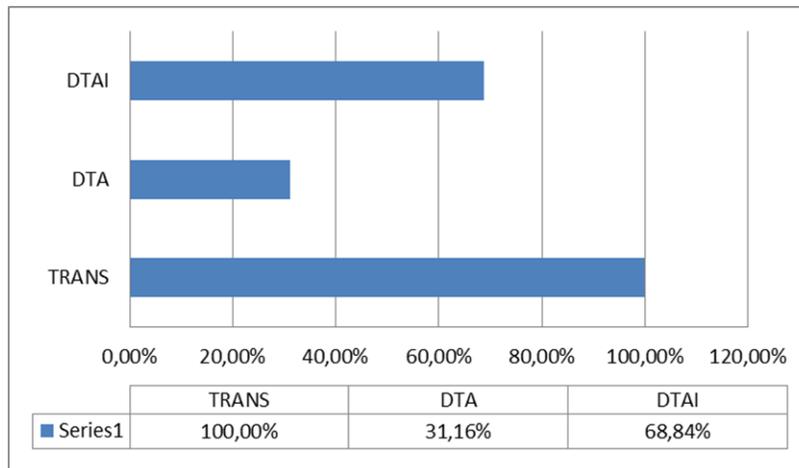


Fuente: GIT DIAN Zona Franca

ANALISIS

En cuanto a variación, las DTA tuvieron una participación del 25.84% y los DTAI fueron los más sobresalientes con una participación del 74.16% lo que indica que las operaciones de comercio exterior predominan frente a las operaciones que se realizan dentro del territorio aduanero nacional, los datos anteriormente mencionados generan un 100%de tránsitos aduaneros.

Grafica No.3 % Participación en valor de los Tránsitos Periodo 2010



Fuente: GIT DIAN Zona Franca

De lo anterior se concluye que la operación que mas divisas genero fue los tránsitos aduaneros internacionales con una participación superior de 68.84% en valor FOB, mientras que los tránsitos aduaneros fueron menores con una participación en valor FOB del 31.16% para un total del 100% de autorizaciones de transito aduanero en el periodo que va desde enero a diciembre de 2010.

9. PROCESO PARA LLEVAR A CABO UN TRÁNSITO ADUANERO

Operaciones permitidas bajo la modalidad de Tránsito Aduanero

La modalidad de Tránsito Aduanero se solicita y autoriza para las mercancías que estén consignadas o se cedan a la Nación, las entidades territoriales y las entidades descentralizadas, a un usuario de una zona Franca, a un titular de un depósito privado, o cuando las mercancías vayan a ser sometidas a una de las siguientes modalidades de importación:

- a) Importación para la transformación o ensamble.
- b) Importación temporal para perfeccionamiento activo de bienes de capital.
- c) Importación temporal en desarrollo de sistemas especiales de importación-exportación.
- d) Importación temporal para procesamiento industrial.

Restricciones a la modalidad

La DIAN puede prohibir o restringir el Régimen de Tránsito Aduanero de mercancías por razones de:

- Seguridad pública
- Sanitaria
- Zoosanitaria
- Fitosanitaria
- Ambiental.

Por solicitud de autoridades competentes o por razones propias de control. No podrán autorizar Tránsitos Aduaneros de armas, explosivos, productos precursores para la fabricación de estupefacientes, drogas o estupefacientes no autorizados por el Ministerio de Salud, residuos nucleares o desechos tóxicos y demás mercancías sobre los cuales exista restricción legal o administrativa para realizar estas operaciones.

- No se puede autorizar la modalidad de tránsito de:
- Zona de Régimen Aduanero Especial al resto del territorio aduanero nacional.
- Zona de Régimen Aduanero Especial a una Zona Franca.
-

No se puede autorizar la modalidad para mercancías que sean movilizadas en medios de transporte o contenidas en unidades de carga que no puedan ser precintadas o selladas en forma tal que se asegure su inviolabilidad salvo que se adopte lo establecido en el párrafo del art.364 del Decreto 2685/99. Esto es reconocimiento físico de la mercancía, descripción en la DTA y determinación del

itinerario y plazos, colocación de precintos en c/u de los bultos salvo si se trata de mercancía a granel.

Oportunidad para solicitar la modalidad

Una vez descargada la mercancía, se entregará al depósito o al Usuario Operador de la Zona Franca a más tardar dentro de los dos (2) días hábiles siguientes al descargue en el aeropuerto, o dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes cuando el descargue se efectúe por puerto. Dentro de los términos anteriores y sin que la mercancía ingrese a depósito se podrá solicitar y autorizar el régimen de tránsito si procede.

Presentación de la D.TA. o D.T.A.I

La Declaración de Tránsito Aduanero deberá presentarse a la Aduana de partida, con datos claros y verídicos lo más pronto posible.

Causales para no aceptar la D.T.A. o D.T.A.I

- Cuando se solicite tránsito para operaciones diferentes a las contempladas en el art. 354 del Decreto 2685/99.
- Cuando la D.T.A.I No se encuentre diligenciada y soportada en la información contenida en el documento de transporte, factura comercial o proforma que permita identificar el género, la cantidad y el valor de las mercancías que serán sometidas al régimen.
- Cuando la modalidad esté prohibida o restringida.
- Cuando la empresa transportadora no esté inscrita ante la DIAN.

Aceptación de la D.T.A o D.T.A.I

- La D.T.A. Es aceptada cuando el funcionario competente, previa verificación de la información allí contenida asigne el número y fecha correspondiente y autorice al declarante la impresión de la D.T.A.I
- Si no existe conformidad entre la información consignada en la D.T.A.I y los documentos de transporte y factura comercial el funcionario indicará al declarante los errores para su corrección.

Reconocimiento

El declarante debe entregar a la aduana la DTA, junto con los documentos soporte, si esta encuentra conformidad dejará constancia del hecho en la DTA. Si

no hay conformidad notificará al declarante para que adjunte documento faltante o presente una nueva DTA subsanando los errores encontrados inicialmente.

Efectuada la revisión documental la aduana puede ordenar el reconocimiento externo si hay lugar a ello si detecta carga en exceso aprehende sobrantes, anula DTAI y envía a depósito habilitado la mercancía amparada para que sea sometida a otro régimen.¹⁵

El artículo 24 Modifica el inciso 4 del artículo 363 del Decreto 2685/99: Estatuto aduanero colombiano decreto 2685 resolución 4240 “Cuando se detecten faltantes o defectos, el inspector dejará constancia del hecho en el sistema informático y en la Declaración de Tránsito Aduanero, la cual se entenderá modificada y procederá el tránsito para la cantidad verificada en la diligencia de reconocimiento”.

Obligación de pesar la mercancía en el reconocimiento externo. Bultos o unidades de carga en malas condiciones o precintos adulterados o con señales de violación. Cuando por volumen, características o naturaleza sea difícil el pesaje el jefe de la división de comercio exterior podrá omitir esta exigencia incluso para Depósito o zona franca de aduana de destino.

El artículo 24 Modifica el inciso 4 del artículo 363 del Decreto 2685/99: “Cuando se detecten faltantes o defectos, el inspector dejará constancia del hecho en el sistema informático y en la Declaración de Tránsito Aduanero, la cual se entenderá modificada y procederá el tránsito para la cantidad verificada en la diligencia de reconocimiento” Obligación de pesar la mercancía en el reconocimiento externo. Bultos o unidades de carga en malas condiciones o precintos adulterados o con señales de violación. Cuando por volumen, características o naturaleza sea difícil el pesaje el jefe de la división de comercio exterior podrá omitir esta exigencia incluso para Depósito o zona franca de aduana de destino.

Autorización de la modalidad

La DIAN podrá autorizar la DTA si las unidades de carga se encuentran debidamente selladas y precintadas desde el país de procedencia, lo que garantice que las mercancías no puedan ser extraídas de ellas ni puedan introducirse otras, sin romperse los precintos colocados en el puerto de embarque.

Inspección Aduanera.

No habrá inspección aduanera salvo cuando la aduana observe:

¹⁵Estatuto aduanero decreto 2685 resolución 4240 art 354 al 369.

- Que los bultos o las unidades de carga se encuentren en malas condiciones exteriores.
- Presenten diferencias de peso frente a lo consignado en el documento de transporte o se observen huellas de violación de los precintos.
En cuyo caso se efectuará inspección física y se dejara constancia del resultado de la diligencia.

Colocación de precintos.

Cuando las unidades de carga o los medios de transporte no se encuentren precintados y siempre que sea posible, la aduana procederá a colocar precintos dejando constancia de los números en la DTAI.

Duración de la modalidad

La DIAN determinara la duración de la modalidad Transito de acuerdo con la distancia que separe la aduana de partida de la de destino. Dicho termino se contara a partir de la fecha de autorización del Régimen y se consignara en la declaración de transito aduanero.

Cuadro N. 4 Duración de la modalidad.

PARTIDA DESTINO	B/QUILLA	BOGOTA	B/MANGA	B/TURA	CAU	CARTAGENA	CARTAGO	CUCUTA	IPIALES	MANIZALES	MEDELLIN	PEREIRA	RIOHACHA	STA MARTA	V/DUPAR
Barranquilla	7	7	6	8	8	4	7	7	10	7	7	7	4	4	4
Bogotá	7	7	6	6	6	7	6	7	8	6	6	6	8	7	7
Bucaramanga	6	6	7	8	8	6	6	4	10	6	6	6	7	6	4
Buenaventura	8	6	8	7	4	8	6	9	5	6	6	6	9	8	10
Cali	8	6	8	4	7	8	5	9	5	6	6	6	9	8	10
Cartagena	4	7	6	8	8	7	7	10	7	7	7	7	4	4	6
Cartago	7	6	6	6	5	7	7	7	6	4	5	4	9	7	9
Cúcuta	7	7	4	9	9	7	7	11	7	7	7	7	8	7	6
Ipiales	10	8	10	5	5	10	6	11	6	6	8	6	11	10	11
Manizales	7	6	6	6	6	7	4	7	6	5	4	9	7	9	
Medellín	7	6	6	6	6	7	5	7	8	5	5	8	7	7	
Pereira	7	6	6	6	6	7	4	7	6	4	5	9	7	8	
Riohacha, Maicao	4	8	7	9	9	4	9	8	11	9	8	9	4	4	
Santa Marta	4	7	6	8	8	4	7	7	10	7	7	7	4	4	
Valledupar	4	7	4	10	10	5	9	6	11	9	7	8	4	4	

Este eje troncal de comunicación por carretera que interconecta los territorios de los Países Miembros de la Comunidad Andina y una sus capitales, comienza desde el norte por Venezuela, continuando por Colombia, Ecuador y Perú, hasta finalizar al sur en Bolivia, constituyéndose en la columna vertebral del transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías en la Subregión Andina, pudiendo destacarse los siguientes pasos de frontera habilitados por los Países Miembros de la Comunidad Andina:

- San Antonio (Venezuela) – Cúcuta (Colombia);
- Paraguachón (Venezuela) – Maicao (Colombia);
- Ipiales (Colombia) – Tulcán (Ecuador);
- San Miguel (Colombia) – Lago Agrio (Ecuador);
- Huaquillas (Ecuador) – Aguas Verdes (Perú);

- La Tina (Perú) – Macará (Ecuador); y
- Desaguadero (Perú) – Desaguadero (Bolivia)

Ejecución de la operación

- Se deben utilizar las rutas más directas entre la aduana de partida y la de destino.
- Precintos intactos hasta el destino, a menos que por razones de control la DIAN actúe, para lo cual dejará constancia de dicha actuación en la DTAI

Destrucción o pérdida de la mercancía

- La autoridad aduanera de la jurisdicción realizará una inspección e inventario de la mercancía si es del caso, o si no se da continuación a la operación.
- Las mercancías deterioradas o averiadas pueden ser sometidas a importación ordinaria, reembarcadas, abandonadas voluntariamente o destruidas bajo control de la autoridad aduanera.

Cambio del medio de transporte o unidad de carga

La autoridad aduanera puede autorizar el cambio cuando se trate de fuerza mayor o caso fortuito debidamente probados, sin nueva D.T.A.I dejando constancia de precintos y nuevo medio de transporte e informar a la aduana de partida, esto si el hecho ocurrió en jurisdicción diferente a la de partida.

Finalización de la modalidad

La modalidad de Tránsito aduanero finaliza con la entrega de la carga al depósito o al usuario operador de la zona Franca, según corresponda, quien recibirá del transportador la declaración de tránsito aduanero, ordenará el descargue y confrontará la cantidad, el peso y el estado de la carga con lo consignado en dicho documento. Si existiere conformidad registrará la información en el sistema informático de la aduana.

Si se presentan inconsistencias entre los datos consignados en la declaración de tránsito aduanero y la mercancía recibida, o si se detectan posibles adulteraciones en dicho documento, o irregularidades en los empaques, embalajes y precintos aduaneros de la mercancía que es objeto de entrega, o ésta se produce por fuera de los términos autorizados por la aduana de partida, el depósito o el usuario operador de la zona franca elaborará y remitirá a la aduana el acta

correspondiente, la cual deberá ser firmada por el transportador e informará de inmediato a las autoridades aduaneras a través del sistema informático aduanero.

9.1 REGIMEN SANCIONATORIO EN LA MODALIDAD DE TRANSITO ADUANERO

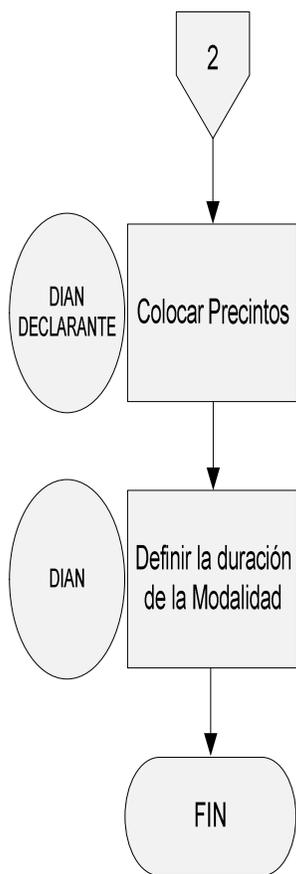
Artículo 484º. Infracciones aduaneras de los declarantes en el Régimen de Tránsito y sanciones aplicables.

Las infracciones aduaneras en que pueden incurrir los declarantes del régimen de tránsito y las sanciones asociadas a su comisión son las siguientes:

Graves

1. Incurrir en inexactitud o error en los datos consignados en las Declaraciones de Tránsito Aduanero, cuando tales inexactitudes o errores conlleven un menor pago de los tributos aduaneros legalmente exigibles, en caso de que las mercancías se sometieran a la modalidad de importación ordinaria.
2. Incurrir en inexactitud o error en los datos consignados en las Declaraciones de Tránsito Aduanero, cuando tales inexactitudes o errores conlleven la omisión en el cumplimiento de requisitos exigidos para aceptar la Declaración de Tránsito Aduanero.
3. No tener al momento de presentar la Declaración de Tránsito Aduanero de las mercancías declaradas, todos los documentos a que se refiere el literal del artículo 361º del presente Decreto.

La sanción aplicable será de multa entre veinte (20) y cuarenta (40) salarios mínimos legales mensuales vigentes por cada infracción. Cuando el declarante sea una Sociedad de Intermediación Aduanera, un Usuario Aduanero Permanente o un Usuario Altamente Exportador, en sustitución de la sanción de multa se podrá imponer sanción de suspensión hasta por dos (2) meses, o de cancelación de la respectiva autorización.



Quando la unidad de carga no se pueda precintar debido a condiciones de peso, volumen, características especiales o tamaños de bultos; se deberá adoptar las siguientes medidas:

Reconocimiento físico de la mercancía, descripción de las mercancías en la DTA y determinación de los plazos estrictos para la realización de la modalidad y cuando procederá colocación de precintos aduaneros en cada uno de los bultos salvo en el caso de mercancías a granel.

Se realizara únicamente en los vehículos de empresas inscritas y autorizadas por la DIAN.

Se puede restringir la modalidad DTA por razones de seguridad pública, sanitaria, zoonosanitaria, fitosanitaria o ambiental, no podrá autorizarse tránsitos aduanero de armas, explosivos estupefacientes, residuos nucleares o desechos tóxicos.

La DIAN determinará la duración de la modalidad de tránsito de acuerdo con la distancia que separe la Aduana de partida de la de destino, dicho término se contara a partir de la fecha de autorización del régimen y se consignara en la DTA.

Para la ejecución de T.A, los medios de transporte deberán utilizar las rutas más directas entre la Aduana de partida y la Aduana de destino.

Los precintos que coloque la autoridad Aduanera o los que vengán colocados desde el país de procedencia deberán permanecer intactos hasta la finalización de la modalidad.

La modalidad finaliza con la entrega de la carga al depósito o al usuario operador de la zona franca.

10. DOCUMENTOS REQUERIDOS POR LA DIAN PARA LOS USUARIOS DE LA ZONA FRANCA PALMASECA A LA HORA DE REALIZAR UNA OPERACIÓN DE TRÁNSITO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS.

De manera general se determina que toda operación de transporte internacional de mercancías por carretera se realice al amparo de una Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC y un Manifiesto de Carga Internacional – MCI, debiendo adjuntarse una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI, cuando las mercancías se encuentren sujetas al régimen de tránsito aduanero.

Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC

La Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC, es un documento de transporte suscrito entre el transportista autorizado y el remitente de las mercancías acreditando la existencia de un contrato de transporte. Constituye prueba de que el transportista autorizado ha recibido las mercancías bajo su responsabilidad y se encuentra obligado al transporte de las mismas, contra el pago de un flete, desde el lugar en que las recibe hasta el lugar convenido para su entrega, todo dentro de un plazo acordado entre las partes que suscriben este documento.

Se prevé que pueda ser expedida de manera impresa, escrita o mediante la utilización de cualquier medio mecánico o electrónico, estableciéndose que las firmas consignadas en la misma pueden ser autógrafas o manuscritas, impresas en facsímil, perforadas, estampadas, en símbolos o registradas por cualquier medio mecánico o electrónico, siempre que la legislación de los Países Miembros por los que se desarrolle la operación así lo permita.

b) Manifiesto de Carga Internacional – MCI

El Manifiesto de Carga Internacional – MCI, es un documento aduanero utilizado para el transporte internacional de mercancías por carretera emitido bajo responsabilidad de un transportista autorizado con base a los datos contenidos en la Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC.

Acredita que las mercancías declaradas fueron verificadas y autorizadas por una aduana de partida de un País Miembro para su transporte hasta una aduana de destino ubicada en otro País Miembro. Al respecto, corresponde indicar que además de los espacios reservados para los datos a ser llenados por el transportista autorizado, el Manifiesto de Carga Internacional – MCI, incluye

espacios reservados para dejar constancia de la intervención de las autoridades aduaneras durante la ejecución de la operación de transporte internacional.¹⁶

De acuerdo a lo establecido en la Decisión 399 y en la Resolución 300, el Manifiesto de Carga Internacional – MCI, básicamente debe consignar información del transportista autorizado (Razón social, identificación tributaria, identificación del Certificado de Idoneidad y del Permiso de Prestación de Servicios que respaldan la operación); de las características del vehículo habilitado y la unidad de carga (número de placa/matricula/ patente, marca, año de fabricación, etc.); de los miembros de la tripulación y, lo más importante en materia aduanera, información de las mercancías transportadas (cantidad y tipo de bultos, peso bruto, marcas y números en los bultos, descripción comercial de las mercancías, precintos y marcas de identificación aduaneros, etc.)

c) Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI

La Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI, es el documento aduanero único de los Países Miembros en el que constan todos los datos e informaciones requeridos para la operación de tránsito aduanero internacional. Debe ser llenada por el transportista autorizado con base a la información y documentación proporcionados por el remitente, considerando principalmente información contenida en la Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC.

Según lo establecido en la Decisión 399 y en la Resolución 300, la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI debe consignar información referida a: datos del transportista autorizado y características de los vehículos habilitados y unidades de carga registradas; nombre y dirección del remitente, destinatario y consignatario de las mercancías; denominación de las aduanas de partida, aduanas de cruce de frontera y aduanas de destino declaradas; así como características de las mercancías transportadas como ser: país de origen, descripción comercial, cantidad de bultos, marcas y números de bultos, peso bruto y precio.

Como un dato importante, cabe mencionar que la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI, incluye además los datos de la Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC y del Manifiesto de Carga Internacional – MCI relacionados a la operación de tránsito aduanero. En el anverso de la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional DTAI, se incluyen los espacios reservados para registrar la intervención de la aduana de partida; en tanto que las casillas del reverso se encuentran destinadas para la anotación de las actuaciones de las

¹⁶ ESTATUTO ADUANERO COLOMBIANO decreto 2685 resolución 4240 de 2000 titulo VIII capitulo I Régimen de Transito Aduanero art 361, normativa andina capitulo III procedimiento en la aduana de partida art 10.

aduanas de cruce de frontera (en el país de partida y en el país de destino) y la aduana de destino.

a) Factura Comercial

Es el documento donde se fija el importe de la mercancía expedida. En algunos casos sirve, además, como propio contrato de venta. Sobre ellas deben señalarse claramente las partes compradoras y vendedoras, con sus direcciones, teléfonos, la descripción de los productos de acuerdo con la descripción exacta sobre la que convengan las partes; los bultos expedidos, con sus marcas y contraseñas, peso bruto y neto; las cantidades de ventas acordada (CIF, FOB, etc.) y la divisa fijada, lugar de expedición, etc.

b) Lista de Empaque

Este documento guarda estrecha relación con la factura y normalmente la acompaña en todo momento; al igual que la factura debe ser tan detallada como sea posible, también permite al exportador, comprador, agente aduanal, transportista, compañía de seguros; la identificación de la mercadería y conocer que contiene cada caja o bulto; por tal motivo, este documento debe coincidir exactamente con la factura.

En la lista de empaque se debe indicar la cantidad exacta de los artículos que contiene cada caja. Se debe anotar en forma clara y legible los números y las marcas. Se debe procurar empacar junta la mercadería del mismo tipo. La siguiente matriz, presenta los requerimientos de documentación por tipo de transporte en el proceso de exportación:

c) Formulario de movimiento de mercancía y/o certificado de integración

Trámite para el ingreso de mercancías desde el resto del territorio aduanero nacional, a zonas francas industriales de bienes y servicios. Para el ingreso de las mercancías a zonas francas el usuario industrial o comercial diligenciará e incorporará el formulario de movimiento de mercancías en zona franca, el cual deberá contar con la autorización del usuario operador dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes al ingreso de las mercancías a zona franca, el usuario operador comunicará por escrito o transmitirá a través del sistema informático aduanero la información del formulario de movimiento de mercancías en zona franca.

Resolución número 693 de 22 jul. 1998

"Por la cual se reglamenta el diligenciamiento y presentación de la información de los movimientos de mercancías en las Zonas Francas Industriales de Bienes y Servicios" EL MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR

Que de acuerdo a lo establecido en el Artículo 36, del Decreto 2233 de 1996, que faculta al Ministerio de Comercio Exterior para determinar la forma y contenido de los formularios que permiten al Usuario Operador autorizar el Ingreso y Salida de bienes de las Zonas Francas Industriales de Bienes y Servicios.

Certificado de integración: La introducción de mercancías transformadas en zonas francas permanentes al resto del territorio aduanero nacional es una importación y como tal se somete a los requisitos de este régimen; por tal razón, deben presentarse los documentos soporte establecidos en el artículo 121 del Decreto 2685 de 1999, entre ellos la factura comercial.

Por su parte, el artículo 401 del Decreto 2685 de 1999, señala que el certificado de integración de las materias primas e insumos nacionales o extranjeros utilizados en el respectivo proceso, expedido por el usuario operador, constituye documento soporte de la declaración de importación.

En conclusión, para las importaciones de mercancías transformadas en las zonas francas permanentes al resto del territorio aduanero nacional, se deben presentar los documentos soporte de que trata el artículo 121 del Decreto 2685 de 1999, incluyendo la factura comercial, la declaración andina del valor y el certificado de integración.¹⁷

¹⁷icecomex@icesi.edu.co

11. NORMATIVA INTERNACIONAL SOBRE EL TRANSITO ADUANERO

La decisión 617 y su relación con la normativa andina sobre Transporte internacional.

Se refiere al cumplimiento de los requisitos establecidos para la obtención de autorizaciones para realizar el transporte de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero comunitario y a la utilización de los documentos constituidos por el Manifiesto de Carga Internacional – MCI y la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional DTAI.

Así por ejemplo, el transporte internacional de mercancías de un País Miembro a otro requiere la utilización de un Manifiesto de Carga Internacional MCI como documento que consigna datos del medio de transporte, la unidad de carga y de las mercancías transportadas; requiriéndose adicionalmente la presentación de una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI, cuando las mercancías transportadas se encuentren sujetas al régimen de tránsito aduanero.

Decisión 399 de la Comunidad Andina sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera

La Decisión 399 de la Comunidad Andina establece los requisitos y formalidades que se deben cumplir para el transporte internacional de mercancías por carretera entre los territorios de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela), considerando los principios fundamentales de libertad de operación, acceso al mercado, trato nacional, transparencia, no discriminación, igualdad de tratamiento legal, libre competencia y nación más favorecida, con el compromiso de los Países Miembros de homologar autorizaciones y documentos de transporte, eliminando toda medida restrictiva que afecte o pueda afectar las operaciones del transporte internacional.

Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT

El Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT, incluye en su Anexo I “Aspectos Aduaneros” la normativa aplicable al transporte de mercancías que se encuentran sujetas al régimen de tránsito aduanero, la misma que puede resumirse conforme a los siguientes puntos:¹⁸

a) Campo de aplicación.

www.sitraperu.com/normas-paises-del-cono-sur-atit-aladi.html, Normas sobre Transporte Internacional terrestre.

La normativa prevista es aplicable al transporte de mercancías realizado en unidades de transporte autorizadas, cuya ejecución incluya por lo menos el cruce de una frontera entre la aduana de partida y la aduana de destino; no siendo aplicable al transporte de mercancías proveniente o destinado a terceros países que no sean parte del convenio.

Considerando que el tránsito aduanero es un régimen aduanero suspensivo, no corresponde el pago de derechos e impuestos exigibles a la importación o exportación de las mercancías transportadas en tanto dure la operación, previéndose solamente el pago de tasas por servicios efectivamente prestados.

b) Condiciones aplicables a las empresas y a las unidades de transporte

Las empresas de transporte, así como sus medios de transporte, deben ser inscritos o registrados ante la aduana del país de origen, posibilitando de esta manera la admisión temporal de dichos medios de transporte en los territorios de los países por los que se desarrollará la operación de tránsito aduanero. Esta exigencia no es aplicable para los vehículos de las empresas ferroviarias que operan en las partes.

Se establece que, de manera preferente, deben utilizarse unidades de transporte precintables, construidas y fabricadas de manera que aseguren la ejecución de la operación de tránsito aduanero de mercancías, permitan la colocación de precintos aduaneros y faciliten la inspección por parte de las autoridades aduaneras.

c) Precintos aduaneros

Los precintos aduaneros a ser utilizados en una operación de tránsito aduanero deben cumplir las condiciones mínimas establecidas en el Anexo I "Aspectos Aduaneros"⁸, el cual establece que cada parte del convenio aceptará los precintos aduaneros colocados por las autoridades aduaneras de las otras partes, pudiendo colocar sus propios precintos cuando considere que los precintos empleados sean insuficientes o no guarden la seguridad requerida.

d) Declaración de las mercancías y responsabilidad

La Declaración de Tránsito Aduanero Internacional DTAI debe ser presentada ante la aduana de partida, debidamente completada y en los ejemplares necesarios para cumplir con los controles aduaneros exigidos durante la ejecución de la operación de tránsito aduanero.

En cuanto a la responsabilidad en la utilización de la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional DTAI, el transportista es responsable por la aplicación del régimen de tránsito aduanero hasta la entrega de las mercancías en la aduana de

destino declarada, en tanto que el declarante es responsable por las infracciones aduaneras que surjan como efecto de la inexactitud de sus declaraciones.

e) Garantías sobre las mercancías y los vehículos

De manera general, podemos manifestar que los medios de transporte habilitados para transporte internacional en los términos establecidos en el Convenio, se constituyen de pleno derecho como garantía para responder por los derechos e impuestos eventualmente exigibles por las mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero internacional y por los medios de transporte admitidos temporalmente en el curso de una operación de tránsito aduanero.

Formalidades a observar en las aduanas de partida

Una vez presentada la unidad de transporte y la documentación, la aduana de partida debe proceder a verificar que la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional DTAI esté en regla, las condiciones de seguridad que ofrece la unidad de transporte, las características de las mercancías transportadas, así como la información contenida en la documentación de respaldo presentada.

g) Formalidades a observar en las aduanas de paso de frontera

Acerca de las formalidades en las aduanas de paso de frontera, dependiendo del recorrido que contempla la operación de tránsito aduanero, se establecen las formalidades que deben cumplirse en dos instancias: en la aduana de paso de frontera de salida del país del cual provienen las mercancías y en la aduana de paso de frontera de entrada al país de destino o de tránsito.

Las funciones de las aduanas de paso de frontera pueden resumirse de acuerdo a lo siguiente:

- Las aduanas de paso de frontera de salida del país de procedencia de las mercancías tienen la responsabilidad de verificar que no se hayan realizado manipulaciones no autorizadas en las unidades de transporte, así como el estado de los precintos o marcas de identificación aduaneros. En señal del control efectuado, estas aduanas deben dejar constancia de su actuación en la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTA y proceder al desglose de la documentación presentada por el transportista autorizado.
- Las aduanas de paso de frontera de entrada al país de destino o de tránsito son responsables de verificar que la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTA esté en regla, que la unidad de transporte ofrezca las condiciones de seguridad necesarias y que los precintos y marcas de

identificación aduaneros no presenten signos de haber sido violados o manipulados irregularmente.

Estas aduanas deben dejar constancia de su intervención en la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTA, proceder al colocado de precintos o marcas de identificación aduaneros (cuando por razones de seguridad lo consideren necesario) y efectuar el desglose de la documentación presentada por el transportista autorizado.

Corresponde aclarar que si una aduana de paso de frontera retira un precinto aduanero para efectuar la inspección de la unidad de transporte, debe hacer constar este hecho en la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTA, incluyendo en la misma el resultado de la inspección y los datos del nuevo precinto o marca de identificación aduanero colocado para asegurar la operación hasta la aduana de destino.

h) Formalidades a observar en la aduana de destino

Las aduanas de destino, una vez presentada la documentación, la unidad de transporte y las mercancías, efectuarán los controles que juzguen necesarios para verificar el cumplimiento de todas las formalidades por parte del declarante.

Estas aduanas deberán anotar en la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI, la fecha de presentación de la unidad de transporte y las mercancías transportadas, así como el resultado de los controles efectuados por la aduana, para finalizar con el desglose de la documentación y de esta manera dar por concluida satisfactoriamente la operación de tránsito aduanero internacional.

i) Infracciones aduaneras, reclamaciones y accidentes

En caso de detectarse la existencia de presuntas infracciones aduaneras, la aduana se encuentra facultada para adoptar las medidas legales pertinentes conforme a lo establecido en la legislación nacional, determinándose que en caso de haberse procedido a la aprehensión o retención del vehículo, éste podrá ser liberado previa constitución de la garantía que determine la aduana. Asimismo, las aduanas pueden requerir al organismo nacional competente de su país la suspensión del Permiso Originario o del Permiso Complementario otorgado a la empresa afectada, e inclusive la cancelación de los mismos en caso de reiteradas infracciones por parte de un determinado transportista autorizado.

j) Asistencia mutua administrativa

Como un aspecto importante, se prevé que las autoridades aduaneras de las partes proporcionen información solicitada por la autoridad aduanera de una parte

que ha iniciado investigaciones sobre infracciones aduaneras cometidas en su territorio, principalmente en cuanto se refiere a información referida a declaraciones de tránsito aduanero que se presuman falsas o a la autenticidad de precintos aduaneros utilizados en una operación de tránsito aduanero internacional.

También se establece que en caso de constatarse inexactitudes en una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTA o irregularidades en una operación de tránsito aduanero detectadas por la aduana de una parte, ésta determinará si corresponde comunicar de oficio a las autoridades aduaneras de las demás partes acerca de la inexactitud o irregularidad detectada.

k) Disposiciones diversas

A solicitud expresa de quien tenga derecho sobre las mercancías, una aduana distinta a la declarada como aduana de destino podrá poner fin a la operación de tránsito aduanero, situación que deberá ser anotada en la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTA y comunicada a la aduana de paso de frontera de entrada y a la aduana de destino. Cada parte podrá señalar los plazos otorgados para la realización de operaciones de tránsito aduanero en su territorio, así como los itinerarios que deberán cumplir las unidades de transporte.

l) Disposiciones finales

Las disposiciones del Anexo I “Aspectos Aduaneros” pueden ser examinadas en reuniones de la Comisión conformada por autoridades o representantes de los organismos nacionales competentes a que hace referencia el artículo 16 del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre del Cono Sur – ATIT, reuniones que se efectuarán a petición de una o más de las partes con la finalidad de asegurar la uniformidad de los procedimientos empleados por cada aduana.

Decisión 477 – Tránsito Aduanero Internacional.

La Decisión 477, vigente hasta el 31 de diciembre de 2005, incluye los aspectos aplicables al Tránsito Aduanero Internacional de mercancías, régimen por el cual el territorio de cada País Miembro de la Comunidad Andina se considera como un territorio individualizado en el cual se encuentran habilitadas las distintas aduanas de partida, de paso de frontera y de destino que intervienen en el control aduanero y procesamiento de operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero.¹⁹

Además, incluye disposiciones relativas a la utilización de precintos aduaneros en operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero internacional, establecimiento de garantías aduaneras requeridas para el transporte internacional de mercancías

¹⁹ <http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/dec477s2.asp>

por carretera y para otros modos de transporte, tratamiento aplicable en caso de incurrirse en infracciones aduaneras, así como disposiciones aplicables al transporte multimodal internacional de mercancías.

El Proyecto GRANADUA

Proyecto GRANADUA (Fortalecimiento de Unión Aduanera en los Países Andinos – Comisión de la Unión Europea – Secretaría General de la Comunidad Andina), en coordinación con la Secretaría General de la Comunidad Andina, impulsó la realización de una serie de actividades debidamente programadas orientadas a la reformulación de la normativa establecida por la Decisión 477 para el régimen de Tránsito Aduanero Internacional, actividades que constituyeron un importante aporte en la elaboración y posterior aprobación de la Decisión 617 y que pueden resumirse según lo siguiente:

Tres han sido los aspectos fundamentales que han estado presentes en el diseño y ejecución de las acciones del Proyecto GRANADUA:

- Prestar una asistencia técnica que incorpore las últimas prácticas de gestión aduanera recomendadas por la Organización Mundial de Aduanas y recogidas en la legislación de la Unión Europea. En este propósito, se han impartido cincuenta seminarios de asistencia técnica se ha dado preferencia al diseño e implantación de aplicaciones informáticas que permitan una gestión aduanera rápida y eficaz sin menoscabo del control aduanero.
- La Formación permanente de los funcionarios responsables de la aplicación de las nuevas técnicas de gestión aduanera. Una formación que permita profundizar en el conocimiento y aplicación de normas y experiencias comunes.

En esta materia, se han impartido cincuenta seminarios de formación en todos los países miembros, a los que han asistido más de mil quinientos funcionarios y se ha aprobado un Programa Común de Formación Aduanera que ha sido asumido por todas las Escuelas Nacionales y Centros Gubernamentales de

Formación Aduanera. Se ha elegido a la Universidad Andina Simón Bolívar en Sucre como sede permanente de este Programa de formación para garantizar que la formación aduanera alcance los objetivos de permanencia y difusión deseados.

- La lucha contra el fraude. En este ámbito, el Proyecto se ha sumado a los esfuerzos de los Países Miembros en su diaria batalla contra el mal endémico del contrabando, diseñando sistemas de intercambio de información entre las Autoridades aduaneras de los Países Miembros y armonizando procedimientos de actuación interandinos.

Finalmente, corresponde mencionar que el mencionado Anteproyecto fue revisado y modificado en reuniones de expertos en tránsito aduanero comunitario a las que convocó la Secretaría General, la cual presentó a consideración del Comité de la Comunidad Andina la Propuesta 120/Rev. 4 que posteriormente fue aprobada mediante Decisión 617 de Tránsito Aduanero Comunitario en sustitución de la Decisión 477 de Tránsito Aduanero Internacional, una vez conocida por parte de las autoridades competentes de transporte terrestre de los Países Miembros y existiendo recomendaciones favorables para su aprobación por parte del Comité Andino de Asuntos Aduaneros.²⁰

ACUERDO DE INTEGRACION SUBREGIONAL ANDINO

ACUERDO DE CARTAGENA

El presente acuerdo tiene por objetivos promover el desarrollo equilibrado y armónico de los países miembros en condiciones de equidad, mediante la integración y la cooperación económica y social; acelerar su crecimiento y la generación de ocupación; facilitar su participación en el proceso de integración regional, con miras a la formación gradual de un mercado común latinoamericano. Asimismo, son objeto de este Acuerdo propender a disminuir la vulnerabilidad externa y mejorar la posición de los países miembros en el contexto de económico internacional; fortalecer la solidaridad subregional y reducir las diferencias de desarrollo existentes entre los países miembros.

Para alcanzar los objetivos del presente acuerdo se emplearan, entre otros, los mecanismos y medidas siguientes:

- a) profundización de la integración con los demás bloques económicos regionales y de relacionamiento con esquemas extrarregionales en los ámbitos político, social y económico – comercial;
- b) la armonización gradual de políticas económicas sociales y la aproximación de las legislaciones nacionales en las materias pertinentes;
- c) la programación conjunta, la intensificación del proceso de industrialización subregional y la ejecución de programas industriales y de otras modalidades de integración industrial;
- d) un programa de liberación del intercambio comercial mas avanzado que los compromisos derivados del tratado de montevideo1980;
- e) un arancel común;

²⁰libro de Tránsitos edición i 2007 Régimen de Transito Aduanero proyecto granadua.

- f) programas para acelerar el desarrollo de los sectores agropecuario y agroindustrial;
- g) la canalización de recursos internos y externos a la subregión para proveer el financiamiento de las inversiones que sean necesarias en el proceso de integración;
- h) tratamientos preferenciales a favor de Bolivia y Ecuador.

12. PLAN DE MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DE PROCESO DE LA MODALIDAD DE TRANSITO ADUANERA PARA EL GRUPO INTERNO DE TRABAJO ZONA FRANCA – DIAN SECCIONAL CALI

FORMULACION DEL PROBLEMA:

OBJETIVOS DEL PLAN DE MEJORAMIENTO

General: incrementar el índice de información relacionada a la correcta aplicación del régimen de transito aduanero.

Específicos:

- Fortalecer el sistema de información y atención al usuario.
- Responder las quejas e inquietudes formuladas por los usuarios en relación a la modalidad de transito aduanero de forma inmediata.
- Aumentar el porcentaje de satisfacción del usuario en lo relacionado a tiempo de espera y atención oportuna y humanizada.
- Medir los niveles de información del usuario de manera periódica, mediante comparación de resultados arrojados en el estudio estadístico.
- Reducir a cero el número de errores cometidos por los usuarios ocasionados por la falta de información y conocimientos del tema abordado.

El plan de mejoramiento que se plantea en esta parte del trabajo se articulara con la normativa de la Dirección de impuestos y aduanas nacionales seccional Cali. Respondiendo específicamente a la falta de información de los usuarios relacionado con el régimen de transito aduanero.

NOMBRE DEL PROCESO: información al usuario					
META A LOGRAR: realizar capacitaciones constantes a los usuarios de comercio exterior					
INDICADOR DE SEGUIMIENTO: número de solicitudes de transito atendidas, autorizadas y rechazadas					
QUE	QUIEN	CUANDO	DONDE	PORQUE	COMO
Formular una estrategia organizacional que oriente las acciones de capacitación al usuario	La dirección de impuestos y aduanas nacionales (DIAN)seccional Cali	En el plan de acción 2011	En el grupo interno de trabajo zona franca	Existen procesos de la modalidad de transito aduanero afectadas según la percepción de los funcionarios	con un acto administrativo
Recibir y clasificar las quejas, errores e inquietudes	Jefe del grupo interno de trabajo	En la prestación del servicio de manera permanente	En las oficinas del GTI Zona franca	Existe inconformidad porque no captan las ideas que se les explica de una manera contundente	Seguimiento permanente
Tramitar los errores e inquietudes	Funcionarios del GTI	Durante el tiempo laboral	En las oficinas del GTI Zona franca	Porque la falta servicios informáticos electrónicos, y capacitaciones, son los motivos más frecuentes de problemas e inconvenientes	Seguimiento permanente
Sensibilización del personal profesional para la asesoría inmediata a las dudas e inconvenientes	Jefe del grupo interno de trabajo	En la prestación del servicio de manera permanente	En las oficinas del GTI Zona franca	Existen quejas sobre mala actitud de algunos funcionarios	Talleres y seminarios sobre sensibilización

12.1 ESRATEGIAS Y POLITICAS PARA EL CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE MEJORAMIENTO

Para el diseño del proceso de calidad en función de los usuarios enmarcado en la normativa vigente y en lo que se quiere lograr, el GIT Zona Franca teniendo como base sus políticas de calidad en los procesos, en los clientes, en las partes interesadas, en los productos y servicios, en los recursos y en las competencias técnicas para dar cumplimiento al plan de mejoramiento tiene los siguientes criterios:

- Gestionar a partir de un enfoque basado en procesos estandarizados, controlados, optimizados y debidamente documentados, que generen el impacto previsto, para la satisfacción de las necesidades de sus clientes, bajo los principios de la mejora continua.
- Fortalecer los servicios prestados.
- En la DIAN, toda interacción con los clientes se realizara dentro del marco de la misión, enfocada al cumplimiento de los requisitos necesarios para garantizar la satisfacción de las necesidades de los mismos.
- la DIAN proveerá las acciones necesarias para garantizar la cooperación de las partes interesadas, en el mejoramiento de su desempeño.
- los productos y servicios serán suministrados atendiendo a las necesidades de los clientes, bajo los estándares de calidad establecidos y dentro de los requisitos exigidos por el marco legal vigente.
- la DIAN empleara los recursos logísticos, financieros y tecnológicos más idóneos, requeridos en la generación de los productos y servicios, dirigidos a sus clientes.
- la DIAN contara con perfiles del rol claramente identificados para el cumplimiento de los requisitos de los productos y servicios.
- Facilitar el transporte de mercancías nacionales o extranjeras bajo el control aduanero de una aduana a otra dentro del territorio aduanero nacional.
- Aceptación, reconocimiento y/o inspección, autorización y finalización de la operación de transito aduanero.
- Promover la participación de los usuarios en los planes estratégicos de la institución.
- Generar ámbitos de información y participación de los usuarios para que la atención sea cada vez más adecuada a las necesidades de los usuarios.
- Establecer la evaluación periódica (anualmente) de la satisfacción de los usuarios y de la minoría o desaparición de los rechazos de las solicitudes de transito aduanero, que permita identificar las mejoras realizadas año tras año.

A partir de estos principios se presenta a continuación las estrategias planteadas para dar cumplimiento al plan de mejoramiento en donde el proceso de capacitación e instrucción al usuario se debe constituir en la institución en un área funcional que comprenda las acciones orientadas a la capacitación continua, respondiendo las necesidades específicas del régimen aduanero.

Las estrategias formuladas son las siguientes:

- Organizar una estructura funcional que oriente las acciones del proceso de atención al usuario.
 - Promover de una manera activa la participación social
 - Recepción y trámite de quejas y reclamos
 - Formular un modelo de evaluación de gestión de la operación aduanera
- Guiar al usuario en el proceso de solicitud de la modalidad de tránsito aduanero para que lo realice de una manera ágil y oportuna.
- La puesta en marcha de un proceso informativo por medio de los servicios informáticos y electrónicos que les permita acceder a la información de una forma más ágil y cómoda.
- Realizar material impreso en donde se describa los servicios y las ventajas de su uso para los clientes. Este material debe ser lo más concreto posible que logre captar el interés de los potenciales clientes, que inclusive sea una fuente de consulta para los clientes actuales.
- Realizar programas de capacitación constantes a los usuarios de comercio exterior, primordialmente a los de tránsito aduanero con el fin de concederles información clara y concisa sobre todo lo relacionado a este tema, para disminuir los rechazos de solicitudes de esta operación por falta de conocimientos.
- Alcanzar una óptimo funcionamiento en los diferentes trámites bajo la modalidad de tránsito aduanero en función al dinamismo del comercio internacional y los beneficios presentes a través de los diferentes convenios suscritos.
- Analizar la armonización de los Regímenes Aduaneros puesto que no está solamente contemplada como un instrumento de fomento de exportaciones Andinas, sino también como un instrumento de

facilitación de comercio entre operadores europeos (exportadores o inversionistas) y operadores andinos.

- Diseño de manuales especializados de procedimientos aduaneros relativos a las operaciones de comercio exterior realizadas o proyectadas por las empresas.
- Evaluación de las operaciones de comercio exterior frente a la legislación, a fin de establecer procedimientos adecuados de importación, exportación y/o tránsito aduanero que permitan optimizar la gestión empresarial; así como identificación de las obligaciones aduaneras y tributarias, para efectos de medir y reducir su impacto sobre las operaciones empresariales.
- Fortalecimiento de controles Aduaneros en las diferentes aduanas de la operación de tránsito aduanero con el fin de disminuir y evitar el contrabando por parte de los usuarios de comercio exterior.
- Aumento en el porcentaje de satisfacción del usuario en lo relacionado a tiempo de espera y atención oportuna y humanizada.
- Generación de confiabilidad a los usuarios aduaneros

Cuadro 5. Estrategias para dar cumplimiento al plan de mejoramiento.

ESTRATEGIA	CONTROL	SEGUIMIENTO	RECURSOS
<p>Organizar una estructura funcional que oriente las acciones del proceso de atención al usuario.</p> <p><u>Acciones</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Promover de una manera activa la participación social • Recepción y trámite de quejas y reclamos para un mejoramiento continuo • Formular un modelo de evaluación de gestión de la operación aduanera. 	<p>El servicio de atención al usuario es un área funcional del grupo interno de trabajo zona franca que depende directamente de la Dirección de impuestos y aduanas nacionales seccional Cali-</p> <p>El control lo realiza el jefe del grupo interno de trabajo zona a franca o la persona que el delegue.</p>	<p>El servicio de atención e información al cliente a través de la persona responsable, presentará un informe de gestión a la dirección al que se contemple:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un informe mensual del trámite de resolución de quejas e inquietudes. - El plan de información a los usuarios con su cronograma de actividades semestralmente. - Proyecto de organización y operatividad para la medición de la disminución de errores cometidos en la operación y la satisfacción del cliente. - Resultados de la evaluación del proceso de capacitación y atención al usuario. <p>La puesta en marcha de esta estrategia es inmediata</p>	<p>- recurso humano: funcionarios y usuarios de comercio exterior.</p> <p>- Computador e impresora.</p> <p>- internet</p> <p>- equipos de oficina</p> <p>- papelería</p> <p>- línea telefónica</p>

ESTRATEGIA	CONTROL	SEGUIMIENTO	RECURSOS
<p>Guiar al usuario en el proceso de solicitud de la modalidad de transito aduanero para que lo realice de una manera ágil y oportuna.</p> <p>El proceso de capacitación e información debe incluir los siguientes pasos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. planeación de cada etapa del proceso 2. ejecución de las etapas planteadas. 3. Evaluación 4. seguimiento <p>Como un mecanismo de motivación a los usuarios se les entregara certificado de asistencia.</p> <p>Mínimo se debe incluir en el cronograma de actividades un taller cada dos meses.</p> <p>La metodología pedagógicos utilizada será la siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Talleres pedagógicos - Conferencias - seminarios 	<p>Como política institucional se debe incluir en la programación los siguientes temas:</p> <p>Normatividad aduanera</p> <p>Deberes y derechos de los usuarios aduaneros</p> <p>Atención humanizada</p> <p>Comunicación asertiva</p> <p>Momentos de verdad</p> <p>La asistencia será de carácter obligatoria y se convocaran por grupos de acuerdo a los temas a tratar.</p> <p>Cada uno de los contenidos desarrollados tendrán como complemento un material de apoyo, los cuales serán entregados a cada uno de los participantes</p>	<p>El coordinador del GIT realizara el seguimiento al cumplimiento del programa de capacitación continuada.</p> <p>Este programa deberá revisarse anualmente para elaborar los ajustes a los contenidos y a la metodología.</p> <p>El programa se inicia a partir de enero de 2011</p>	<p>Talento humano: (conferencistas, talleristas)</p> <p>Papelería</p> <p>Fotocopias</p> <p>Memorias de los eventos</p>

ESTRATEGIA	CONTROL	SEGUIMIENTO	RECURSOS
<p>Implementación de los sistemas informáticos y electrónicos para la realización de las operaciones de tránsito aduanero.</p> <p>Para la elaboración del procedimiento se debe tener en cuenta los siguientes criterios:</p> <p>Mejore, simplifique y unifique procedimientos en frontera. Automatización y Trazabilidad. Publicación y estabilidad en las reglas de juego Simplificación y unificación de documentación. Aprovechamiento de los sistemas para controles ex/post Mejoramiento de los Análisis de Riesgo</p>	<p>La fuente de información de tránsitos aduaneros con su respectivo procedimiento establecida en la plataforma de la DIAN para libre visualización.</p> <p>La actividad enseñanza virtual aduanera es de gran pertinencia, al satisfacer la necesidad de estudiar, conocer, investigar y aplicar las prácticas, leyes y mecanismos referidos al tránsito de mercancías entre los países andinos. Pocos temas, como éste, contribuyen a una efectiva práctica de la integración.</p> <p>Finalmente, la publicación de los contenidos de cada uno de los módulos como material de estudio y de referencia, es una iniciativa que pone a disposición de funcionarios de las Aduanas como de estudiosos e investigadores, que permiten entender a cabalidad la dimensión integradora de los procedimientos aduaneros.</p>	<p>Se recomienda la revisión permanente de los sistemas de información de forma que posibilite conocer de manera ágil, válida y fiable los datos precisos que permita la evaluación de indicadores esenciales para controlar y mejorar el proceso.</p> <p>El plazo para la puesta en marcha de esta estrategia depende de la decisión tomada por los agentes aduaneros que operan en la DIAN de Bogotá.</p> <p>Uno de los objetivos de la estrategia será el de mejorar la calidad del servicio en términos de tiempo y agilidad.</p>	<p>Varía en la medida que se adopte un sistema informático estándar de los países miembros de la comunidad andina.</p>

13. CONCLUSION

La principal conclusión es, que realmente esta práctica profesional ha sido una magnífica oportunidad para conocer y aprender a posesionar el conocimiento de una actividad sin la cual no serían posible las operaciones aduaneras de tránsito, importación y exportación de mercancías, productos o servicios; toda vez, que una empresa de transporte de carga es parte de la cadena que conlleva a una operación o actividad de comercio exterior y/o comercio internacional.

El tema de fondo del presente trabajo de grado está relacionado al Régimen de Tránsito Aduanero, sin embargo en las actividades realizadas en el transcurso de las pasantías permitió recordar y aplicar algunos aspectos vinculados a la actividad del Transporte Internacional de Mercancías, lo que brindo conocimientos de fondo sobre la estrecha relación con las medidas internacionalmente aceptadas por los países, para la aplicación del Régimen de Tránsito Aduanero de Mercancías.

Por lo general, las Normas que rigen la ejecución de estas operaciones se encuentran contempladas en Acuerdos y Convenios Internacionales suscritos entre los países por los que se lleva a cabo el transporte internacional y el Tránsito Aduanero de Mercancías, Acuerdos y Convenios que de alguna manera serán estudiados en la interacción entre lo teórico con lo que se vive a diario en todos los procesos realizados por la DIAN.

Con el avance de los procesos de profundización de las relaciones comerciales externas, la Comunidad Andina se encuentra ante una verdadera red de mecanismos que apuntan hacia la apertura de mercados, en especial por la vía de las negociaciones de Acuerdos de Libre Comercio. Estos procesos, al constituir estrategias para una mejor inserción comercial Andina en el Mercado Internacional, significan elementos condicionantes y determinantes para el funcionamiento de mecanismos específicos de incentivos a las Exportaciones, es decir, que les permitan apoyar a los países Andinos en el desarrollo de una estrategia de promoción de Exportaciones y de atracción de inversiones, mediante la evaluación de la efectividad de los Regímenes Aduaneros de devolución de derechos y suspensivos.

Otras ventajas se derivan del hecho de que la operación de tránsito internacional tiene la cobertura de un único documento de tránsito, que reduce el riesgo de presentar información inexacta a las administraciones aduaneras.

Las ventajas para el comercio y los transportistas son igualmente evidentes. Las mercancías pueden atravesar las fronteras nacionales con una intervención mínima por parte de las administraciones aduaneras. Al aligerar los obstáculos tradicionales a la circulación internacional de mercancías, el Tránsito Aduanero Internacional de la CAN favorece el desarrollo del comercio internacional.

Reduciendo retrasos en el tránsito, permite realizar significativas economías en los gastos de transporte. Además, las decisiones del Tránsito Aduanero Internacional de la CAN permiten aplicar ampliamente esas ventajas al transporte de mercancías. Finalmente, al reducir esos obstáculos al transporte internacional que constituyen los controles aduaneros, el sistema permite a los exportadores escoger con mayor facilidad el modo de transporte que mejor responda a sus necesidades.

En los operadores económicos existe una clara conciencia de la necesidad e importancia de la armonización de Regímenes Aduaneros como medio de mejoramiento de la competitividad de las Exportaciones. Las expectativas giran en torno a los problemas y necesidades específicas de cada país y de cada sector. Pero, en todo caso, la gran voluntad de participación en el proceso es evidente, aspecto que constituye una de las fortalezas para emprender en la armonización.

El Comité Andino de Asuntos Aduaneros (CAAA) han reiterado la importancia de seguir avanzando en el perfeccionamiento de la unión aduanera andina, y para ello se requiere armonizar la normativa de los regímenes aduaneros a ser aplicados en el comercio intrasubregional y frente a importaciones de terceros países.

Corresponde indicar que los distintos acuerdos y convenios internacionales suscritos por los países para el transporte internacional de mercancías y para el régimen de tránsito aduanero incluyen de manera puntual los derechos, obligaciones y responsabilidades de transportistas autorizados, así como de los remitentes y destinatarios de las mercancías que suscriben el documento de transporte o en su caso el contrato de transporte que respalda la operación.

A través del período de pasantías, se dio solución a cada uno de los objetivos planteados en este documento y por supuesto acordados entre asesor académico, empresarial y estudiante. Pues como indica nuestro objeto de estudio, el propósito fundamental es analizar la modalidad de tránsito aduanero que se realiza con el grupo interno de trabajo de la DIAN desde la Zona Franca de PALMASECA en el período que va desde enero de 2010 a diciembre de 2010.

14. RECOMENDACIONES

INSTITUCIONALES

se hace necesario, que se incluya en el pensum de comercio internacional y mercadeo el Régimen de Transito Aduanero como asignatura obligatoria y de estricto estudio y práctica, correspondiente y pertinente a dichos sistemas operativos; pues, sin dicho conocimiento previo, el estudiante pasante estaría frente a una disyuntiva; es decir, sometido a que la empresa en donde realiza su práctica profesional le enseñe y además lo ejercite; cuando en realidad como pasantes debemos de practicar la teoría estudiada en lo largo de la carrera.

EMPRESARIALES

- Se recomienda la implementación de sistemas informáticos y electrónicos en la modalidad de transito aduanero que les permita a los usuarios realizar los tramites y procedimientos a través de este medio que a la postre genere agilidad y confiabilidad.
- Capacitaciones continuas al equipo de trabajo Zona Franca e información y accesoria pertinentes al usuario de Transito Aduanero.
- Fortalecimiento de controles Aduaneros en las diferentes aduanas de la operación de transito aduanero con el fin de disminuir y evitar el contrabando por parte de los usuarios de comercio exterior.
- Se recomienda realizar un análisis profundo a las estrategias que tentativamente se han planteado en el presente trabajo de pasantía, para a partir de ello fundamentar la toma de decisiones.
- Alcanzar una optima funcionamiento en los diferentes tramites bajo la modalidad de transito aduanero en función al dinamismo del comercio internacional y los beneficios presentes a través de los diferentes convenios suscritos.
- Mayor atención y disponibilidad para los pasantes.
- Realizar material impreso en donde se describa los servicios y las ventajas de su uso para los clientes. Este material debe ser lo mas concreto posible, que logre captar el interés de los potenciales clientes, que inclusive sea una fuente de consulta para los clientes actuales. Pueden ser folletería o volantes, fijándose una estrategia o lineamientos básicos para su distribución y elaboración.

- Tomar en cuenta cada sugerencia de parte de los clientes en cuanto a los servicios para lograr una mejora continua, inclusive crear o adaptar un nuevo servicio.
- Rediseñar carta de presentación del G.I.T Zona Franca, basándose en la descripción de los servicios junto sus beneficios y justificación dirigida al cliente, también es importante el uso de imágenes o recursos para hacer mas fácil e interesante la lectura. El diseño debe basarse en la estética y funcionalidad de la diagramación, así como de la presentación de la Información.

BIBLIOGRAFÍA

- ✓ Información asignada por los integrantes del G.I.T (grupo interno de trabajo).
- ✓ Libro de Transito Aduanero UE_CAN asistencia técnica relativo al COMERCIO I.
- ✓ Libro de transito UE- CAN asistencia técnica relativo al COMERCIO I.
- ✓ Estatuto Aduanero Colombiano 2010, Decreto 2685 y Resolución 4240 de 2000 quinta edición.
- ✓ LEGISLACION ADUANERA DE COLOMBIA con jurisprudencia y doctrina concordada. Rogelio Perilla Gutiérrez, edición 12.
- ✓ Codex edición especial: concepto unificado del REGIMEN DE TRANSITO ADUANERO NACIONAL, TRANSPORTE MULTIMODAL, CABOTAJE Y TRANSBORDO.
- ✓ MANUAL PARA IMPORTADORES Y EXPORTADORES. EDICION 11 2009. ROGELIO PERILLA GUTIERREZ.
- ✓ Cartilla didáctica DIAN: nuestro proceso disciplinario.

NETGRAFIA

- ✓ www.google.com antecedentes DIAN.
- ✓ www.dian.gov.co - Colombia un compromiso que no podemos evadir (material visual de la empresa).
- ✓ www.google.com marco legal del transito aduanero.
- ✓ www.can.gov.co transito aduanero
- ✓ www.monografias.com conceptos aduaneros
- ✓ www.dmsjuridi.com normatividad aduanera
- ✓ www.comunidadantina.org normativa
- ✓ www.sice.oas.org modificación de la decisión 617 sobre transito

ANEXOS



UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS

PROGRAMA DE COMERCIO INTERNACIONAL Y MERCADEO

Entrevista Dirigida al G.I.T Zona Franca

Tutor: Manuel Iván Ortiz Fecha: Diciembre Hora: _____

1.- DATOS PERSONALES DEL TUTORADO (ALUMNO)

01	Funcionario	
02	Cargo	

2.- PREGUNTAS DIRIGIDAS

01	Explique en que consiste el Régimen de transito aduanero y sus modalidades	
02	¿Cual es la función del G.I.T Zona Franca con respecto al transito aduanero?	
03	¿Cuales son los procedimientos realizados por los usuarios para la autorización del transito aduanero en Colombia?	
04	¿Cuales son los documentos requeridos por la DIAN para la autorización del transito aduanero?	
05	¿Cuál es la Normatividad Andina vigente para el debido proceso del transito aduanero en Colombia?	

06	¿Cuál es la función del tránsito aduanero en el comercio exterior colombiano?	
07	¿Cuál es el impacto que generan los tránsitos aduaneros en el departamento del valle del cauca y por consiguiente en el país?	
08	¿En que radica la importancia de que Colombia haga parte de la integración Andina para con los tránsitos aduaneros?	
09	¿Qué tipo de sanciones vigentes se aplican para la modalidad de tránsito aduanero?	
10	¿Cómo es el procedimiento sancionatorio aplicable para los usuarios de la modalidad de tránsito aduanero?	
11	¿Cuáles cree usted que son falencias presentes en G.I.T Zona franca que en función a los tránsitos aduaneros?	
12	¿Cómo cree usted que se podrían mejorar las falencias presentes en el G.I.T Zona Franca en lo relacionado a lo tránsitos aduaneros?	