

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS**

**“DIVERSIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR UNA
EMPRESA DESCONSOLIDADORA SITUADA EN LA CIUDAD
CAPITAL”**

TESIS

**PRESENTADA A LA JUNTA DIRECTIVA DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS**

POR

HÉCTOR AUGUSTO DÁVILA SOLARES

PREVIO A CONFERÍRSELE EL TÍTULO DE

CONTADOR PÚBLICO Y AUDITOR

EN EL GRADO ACADÉMICO DE

LICENCIADO

GUATEMALA, AGOSTO DE 2013

**MIEMBROS DE LA JUNTA DIRECTIVA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS**

Decano:	Lic. José Rolando Secaida Morales
Secretario:	Lic. Carlos Roberto Cabrera Morales
Vocal Primero:	Lic. Luis Antonio Suárez Roldán
Vocal Segundo:	Lic. Carlos Alberto Hernández Gálvez
Vocal Tercero:	Lic. Juan Antonio Gómez Monterroso
Vocal Cuarto:	P.C. Oliver Augusto Carrera Leal
Vocal Quinto:	P.C. Walter Obdulio Chigüichón Boror

**PROFESIONALES QUE REALIZARON EL
EXAMEN GENERAL PRIVADO**

Lic. Pedro Brol Liuti	(Presidente)
Lic. Mibzar Castañón Orozco	(Examinador)
Lic. José Adán de León	(Examinador)
Lic. César Augusto Villela Pérez	(Examinador)
Lic. Rigoberto Salvatierra	(Examinador)

**PROFESIONALES QUE REALIZARON EL EXAMEN
PRIVADO DE TESIS**

Presidente:	Lic. Marco Antonio Oliva Orellana
Secretario:	Lic. Moisés Mardoqueo Sapón Ulín
Examinador:	Lic. José Antonio Vielman



Asesoría Fiscal, Administrativa
Y financiera

CARLOS ENRIQUE MUÑOZ ROLDAN
CONTADOR PÚBLICO Y AUDITOR

Guatemala 06 de agosto de 2012

Licenciado
José Rolando Secaída Morales
Decano Facultad de Ciencias Económicas
Universidad de San Carlos de Guatemala
Ciudad Universitaria Zona 12, Guatemala
Presente.

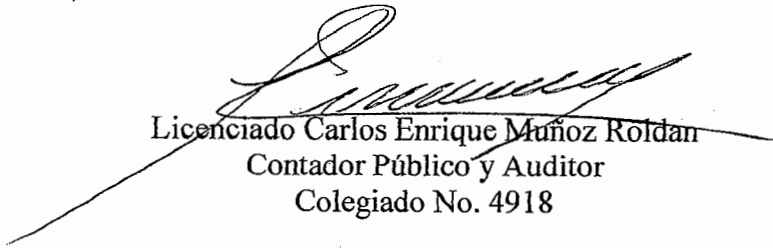
Señor Decano:

En atención a la designación de que fui objeto para asesor el trabajo de tesis conforme el dictamen DIC.AUD. 157-2011, me es grato dirigirme a usted para rendir mi dictamen sobre el trabajo elaborado por el Señor Héctor Augusto Dávila Solares, denominado "Diversificación de los Servicios Prestados por una Empresa Desconsolidadora situada en la Ciudad Capital", el cual está concluido a mi satisfacción.

Por lo tanto respetuosamente me permito solicitar al Señor Decano, se sirva aceptar este trabajo para su aprobación, previo a la obtención del Título de Contador Público y Auditor en el grado académico de Licenciado.

Sin otro particular, sírvase el señor Decano aceptar las muestras de mis mas altas estimas y consideración

Atentamente;


Licenciado Carlos Enrique Muñoz Roldan
Contador Público y Auditor
Colegiado No. 4918



FACULTAD DE
CIENCIAS ECONOMICAS

Edificio "S-8"
Ciudad Universitaria, Zona 12
Guatemala, Centroamérica

**DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS. GUATEMALA,
VEINTIDOS DE JULIO DE DOS MIL TRECE.**

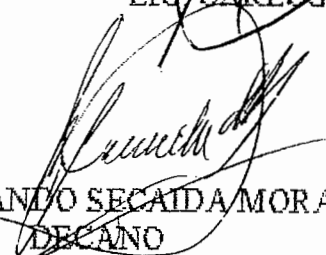
Con base en el Punto QUINTO, inciso 5.4, subinciso 5.4.1 del Acta 8-2013 de la sesión celebrada por la Junta Directiva de la Facultad el 7 de junio de 2013, se conoció el Acta AUDITORIA 96-2013 de aprobación del Examen Privado de Tesis, de fecha 6 de mayo de 2013 y el trabajo de Tesis denominado: "DIVERSIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR UNA EMPRESA DESCONSOLIDADORA SITUADA EN LA CIUDAD CAPITAL", que para su graduación profesional presentó el estudiante **HÉCTOR AUGUSTO DÁVILA SOLARES**, autorizándose su impresión.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


LIC. CARLOS ROBERTO CABRERA MORALES
SECRETARIO




LIC. JOSE ROLANDO SECAIDA MORALES
DECANO



Smp.


Ingrid
REVISALY

DEDICATORIA DE TESIS:

- A DIOS:** Que con su espíritu me ha dado la sabiduría que he necesitado en cada momento de mi carrera profesional, a él todo honor y toda gloria.
- A MIS PADRES:**
Emiliano Dávila Flores (+)
María Antonia Solares
Por su apoyo y como un pequeño agradecimiento a todos sus sacrificios.
- A MI ESPOSA:**
Celia Ruth Lemus Quevedo
Por su amor y apoyo incondicional, que mi triunfo sea su triunfo, porque Dios con su amor nos ha hecho uno solo.
- A MIS HIJOS:**
Mayra Alejandra Dávila Lemus
Héctor Fernando Dávila Lemus
Que es lo más lindo que Dios me ha dado, que mi triunfo sea un ejemplo en sus vidas.
- A MIS HERMANAS:**
Angélica, Odilia, Rosalinda
Vilma y Vísela
Gratitud especial a su ayuda.
- A MIS CUÑADOS Y CUÑADAS:**
Álvaro(+), Ricardo, Dora,
Jorge(+), Anabela, Silvia
Con mucho aprecio.
- A MIS SOBRINOS Y SOBRINAS:**
Que no desmayen, en sus anhelos
- A MI ASESOR:**
Lic. Carlos Enrique Muñoz R.
Por su incondicional y valiosa orientación e insistencia.
- A MIS AMIGOS:**
Familia Díaz Domínguez
Por su fidelidad y apoyo.
- A UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:**
Gloriosa y tricentenaria casa de estudios.
- A TODOS LOS QUE CONTRIBUYERON A LA REALIZACIÓN DE ESTA TESIS**

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	Página
--------------	--------

CAPÍTULO I

1. LAS EMPRESAS DESCONSOLIDADORAS	1
1.1 Reseña	1
1.2 Comercio	3
1.3 Definición	4
1.4 Formas de constitución	5
1.5 Estructura organizacional	8
1.6 Documentos que amparan el origen de las Transacciones por servicios de transporte multimodal: consolidadoras y desconsolidadoras	9

CAPÍTULO II

2. LEYES QUE LAS REGULAN	23
2.1 Congreso de la República de Guatemala Decreto No. 2-70 Código de Comercio	23
2.2 Congreso de la República de Guatemala, Decreto 26-92 Ley del Impuesto sobre la Renta y sus Reformas Acuerdo Gubernativo 206-2004	24
2.3 Congreso de la República de Guatemala, Decreto 27-92 Ley del Impuesto al Valor Agregado y sus reformas, Acuerdo Gubernativo 206-2004.	25
2.4 Congreso de la República de Guatemala, Decreto 73-2008 Ley Impuesto de Solidaridad.	26
2.5 Consejo de Ministros de Integración Económica Resolución 223-2008 (COMIECO XLIX) Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA)	27
2.6 Consejo de Ministros de Integración Económica Resolución 223-2008 (COMIECO XLIX) Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA 29-31	29

2.7	Glosario de términos y definiciones	31
2.8	Congreso de la República de Guatemala, Decreto 10-2012 Ley de Actualización tributaria	40

CAPÍTULO III

3.	DIVERSIDAD DE SERVICIOS QUE PRESTAN Y NUEVOS QUE SE OFRECEN:	
3.1	Actuales	45
	3.1.1 Carga aérea	45
	3.1.2 Carga marítima	45
	3.1.3 Servicios de almacenaje	47
	3.1.4 Transporté terrestre	47
3.2	Nuevos servicios	48
	3.2.1 Almacenaje	49
	3.2.2 Carga y descarga	53
	3.2.3 Tramitación Aduanal	55
	3.2.4 Servicios de cuadrilla para carga y descarga	65
	3.2.5 Cualquier otro servicio relacionado con el giro del negocio	65
3.3	Riesgos a los que se exponen las empresas desconsolidadoras al no ampliar y diversificar sus servicios	67
	3.3.1 Disminución de clientes	68
	3.3.2 Perder confianza en los agentes del Exterior 64-67	72
	3.3.3 Pérdidas económicas y sus consecuencias	75

CAPÍTULO IV

4. DIAGNÓSTICO DE LA FORMA DE OPERACIÓN DE LAS EMPRESAS DESCONSOLIDADORAS. EN LA CIUDAD CAPITAL.	79
4.1 ¿Cómo se trabaja?	79
4.1.1 Punto de Vista legal	79
4.2 Operaciones realizadas por la Empresas desconsolidadoras	80
4.2.1 Rubros sobre los que se basan los Ingresos de las Empresas Desconsolidadoras	80
4.2.2 Costos y Gastos de las Empresas desconsolidadoras.	81
4.3 Objetivo de los Estados Financieros	84
4.4 Conclusiones de las deficiencias actuales	85
4.5 Desfases de procedimientos que actualmente tiene las desconsolidadoras	86

CAPÍTULO V

5. PROPUESTA DE LA CORRECTA APLICACIÓN DE LAS OPERACIONES DEL GIRO NORMAL DEL NEGOCIO COMO DE LAS OPERACIONES ADMINISTRATIVO, FINANCIERAS EN LAS EMPRESAS DESCONSOLIDADORAS.	89
5.1 Obligación de las Desconsolidadoras	89
5.2 Aspectos Importantes a considerar para una Buena información contable	90
5.2.1 Bases de la Organización Contable	90
5.2.2 Funciones de la Organización Contable	91
5.3 Cómo deberían operar las Empresas Desconsolidadoras a Nivel Administrativo	

	Financiero	91
5.4	Como deberían trabajar a nivel operativo, financiero y administrativo	92
5.5	Presentación correcta de los Estados Financieros	96
	Conclusiones	99
	Recomendaciones	100
	Bibliografía	

INTRODUCCIÓN

El sector naviero realiza actividades de servicios de logística de naturaleza muy competitiva y se divide en varias categorías, entre éstas se encuentra el transporte de carga el cual se ha incrementando en los últimos años. La actividad naviera en la región Centroamericana ha ido en aumento a pesar de que tuvo una disminución producto de la crisis que azotó todo el mundo.

Con el inicio de actividades en la nueva terminal portuaria en el país se prevé la generación de actividades productivas, empleos como mano de obra calificada y no calificada, esperando así un incremento en la medida que las operaciones de esta terminal se consoliden.

Las nuevas oportunidades de empleo serán para diversas áreas, incluidas en éstas la Contaduría Pública; es por ello que se considera necesario que los profesionales y estudiantes de la misma cuenten con herramientas útiles en las que se reúnan las diversas operaciones que desarrollan las agencias navieras, con el fin de fortalecer su calidad profesional.

Si bien es importante conocer las actividades que desarrolla este sector, resulta interesante además, saber el tratamiento contable y tributario, así como la relación que tienen con las empresas que se dedican a prestar servicios complementarios al tráfico mercantil de mercancías como lo son la consolidación, desconsolidación, internación y exportación de mercancías y leyes aplicables a estas actividades. Es por ello que el desarrollo de este proyecto final está encaminado a detallar el tratamiento contable tributario y aduanero de las operaciones que realizan las agencias navieras en El Salvador y que le permita al profesional de la Contaduría Pública la generación de información financiera fiable así como evitar detrimentos económicos originados por incumplimiento a las obligaciones tributarias.

De igual manera resulta enriquecedor y didáctico crear un documento que sea de utilidad para las mismas Agencias Navieras que operan en el país.

El presente trabajo de investigación está compuesto por dos apartados, a saber:

Los capítulos I, II, III detallan los antecedentes de las agencias navieras, su conceptualización, así como la relación de ésta con las empresas que prestan servicios complementarios al tráfico mercantil de 9 mercancías, los procedimientos de importación y exportación marítima, se incluye además la normativa legal aplicable, diferentes instructivos y manuales, se presenta la documentación inherente a las operaciones y finalmente el capítulo, que explica la normativa técnica aplicable.

El capítulo IV y V cuenta con el desarrollo de una guía práctica, considerando las variables que se puedan presentar; en ésta se detallan paso a paso los registros

contables para elaborar los estados financieros y las declaraciones correspondientes.

Finalmente, a través de las conclusiones y recomendaciones, se explica el impacto y la utilidad del documento para el estudiante y el profesional de la Contaduría Pública.

CAPÍTULO I

1. LAS EMPRESAS DESCONSOLIDADORAS

1.1. RESEÑA

Desde tiempos remotos las necesidades de las personas han producido efectivamente sistemas para satisfacer las necesidades de estas mismas con base a sus consumos, sin conceptualizar esta terminología, pero la asociatividad produce este sistema llamado empresa, que es un manejo inconsciente de recursos disponibles por el hombre. A través de su inteligencia involucra la organización, la distribución de tareas, seguridad, coordinación, etc.

Con el tiempo, las personas debieron limitarse en muchos aspectos, lo que los llevó a unirse, organizarse, clasificarse y también a desplazarse de las zonas en que vivían, se mezclaron las culturas y se comienzan los trasposos de técnicas, experiencias, y un sin número de oficios que se masificaron.

Las necesidades alimenticias, de bienes y servicios fueron creciendo con los aumentos demográficos e instintivamente se comienzan a crear los intercambios entre distintas personas de distintos lugares, y se intercambiaban pescado por papas, carnes por ropa, o por madera, etc., en fin, esta acción de cambiar cosas produce en el tiempo una suerte de beneficios comunes y la regularidad de estos intercambios crean lazos que evidentemente se mantienen en el tiempo.

Los nuevos métodos de intercambio y avances tecnológicos, se le asigna valor a las cosas, presentándose un escenario completamente distinto al normalmente usado, ya que esto les daba a las personas el poder de adquirir cualquier producto y venderlo, con el paso del tiempo, la cantidad de bienes y servicios no eran suficientes en forma individual, por lo tanto, se ven en la necesidad de agruparse.

Al formalizar este tipo de asociaciones dentro de un marco de gobiernos y tributaciones, se asigna cierta terminología a cada tipo de empresas como personas naturales; otro ejemplo de las personas jurídicas, que debido al alto riesgo que se corren las personas naturales se crea un nuevo sistema de empresa individual de responsabilidad limitada, existen las sociedades de hecho, en las que se reúnen y juntan personas para comercializar o producir diversos productos y se reparten sus ganancias, pero son reconocidas como comunidad, también se encuentran las empresas de responsabilidad limitada, donde el capital y/o el trabajo se aporta entre los socios, y la responsabilidad se limita a los aportes o al porcentaje de estos.

Otra forma de empresas es la que se forma a través de sociedades, ya sea abiertas o cerradas. En las abiertas el objetivo es unirse estratégicamente con

socios de intereses comunes en donde a medida que crece la empresa y proyectan sus metas, coloca acciones a la venta en el mercado bursátil al mejor postor sin importar quien sea, las cuales producen un aumento en el capital social, generando un mejor escenario para sus inversiones a corto y largo plazo. Un caso similar es la Sociedad Anónima cerrada, la cual es creada con fines de obtener utilidades en el ejercicio de sus negocios, realizar aumentos de capital, pero a diferencia de las abiertas, esto se produce solo entre sus propios socios.

A inicios del siglo XX, las partes contratantes desconocían las prácticas comerciales en sus respectivos países, por lo que tenían miedo de operar con países que no conocían, lo que dio como consecuencia la necesidad de solventar dicha problemática, respecto a cual reglamentación es aplicable en un contrato de compraventa entre dos países con reglas diferentes para reducir el riesgo de complicaciones legales y de esa forma facilitar el intercambio en el comercio internacional.

En 1919 surgió el sistema de cotizaciones internacionales, Definiciones para el Comercio Extranjero americano. Desde 1920, debido a la necesidad de regular ciertos aspectos del comercio internacional, las empresas que realizaban transacciones con el exterior desarrollaron una serie de términos comerciales que tenían el objetivo de describir los derechos, obligaciones y responsabilidades de los comerciantes en relación a la venta y el transporte de mercancías. Estos términos comerciales consistían en una serie de de abreviaciones que reflejaban las diferentes disposiciones y clausulas contractuales. Lamentablemente no hubo una interpretación uniforme de esas normas en todos los países y, consecuentemente, se producían malentendidos en las transacciones internacionales.

En 1928 apareció la primera edición completa del derecho comparado, analizándose los usos de más de treinta países. Los trabajos previos a la aparición de esta primera edición había comenzado con el primer Congreso de la Cámara de Comercio Internacional, 1920, en París.

La Cámara de Comercio Internacional de Paris (International Chambers of commerce, ICC) creó los INCOTERMS (Internacional Commerce TERMS), una serie de normas uniformes para la correcta interpretación de los términos de términos de comercio internacional, con determinación y delimitación de gastos, riesgos y obligaciones de compradores y vendedores y en las transacciones internacionales, especialmente en lo referido al transporte y transferencia de la propiedad de la mercancía.

En 1936, la Cámara de Comercio Internacional establece los Internacional Commerce Terms y fue publicada la primera versión de "Incoterms" y dada la evolución del comercio internacional estas nomas con el transcurso del tiempo han sido revisadas y actualizadas.

1.2. COMERCIO:

El comercio se puede clasificar de distintas formas, según el volumen de venta, mayoristas y minoristas; por el lugar de negociación o venta interior o nacional y exterior o internacional; por el medio de transporte utilizado para completar la transacción

Se denomina comercio a la actividad socioeconómica consistente en la compra y venta de bienes, sea para su uso, venta o transformación. Es el cambio o transacción de algo a cambio de otra cosa de igual valor, el comerciante es la persona física o jurídica que se dedica al comercio en forma habitual, como las sociedades mercantiles.

El comercio se puede clasificar según diversos criterios: Se entiende por comercio mayorista (conocido también como comercio al por mayor o comercio al mayor) la actividad de compra-venta de mercancías cuyo comprador no es consumidor final de la mercancía. La compra con el objetivo de vendérsela a otro comerciante o a una empresa manufacturera que la emplee como materia prima para su transformación en otra mercadería o producto.

Se entiende por comercio minorista (conocido también como "comercio al por menor", "comercio al menor"; "comercio detallista" o simplemente "al detalle") la actividad de compra-venta de mercancías cuyo comprador es el consumidor final de la mercancía, es decir, quien usa o consume la mercancía.

Comercio interior, se realiza entre personas que se hallan presentes en el mismo país, sujetos a la misma jurisdicción. Por su parte, comercio exterior es el que se efectúa entre personas de un país y las que viven en otro.

Comercio terrestre y comercio marítimo, en ambos casos hacen referencia al modo de transportar la mercancía y cada una es propia de una rama del Derecho Mercantil que lleva el mismo nombre.

Comercio por cuenta propia, el que se realiza para sí mismo, y comercio por comisión; éste último es el que se realiza a cuenta de otro.

COMERCIO EXTERIOR: se refiere a las formas, condiciones y contenidos que manifiesta el intercambio de bienes y servicios; precisamente, son las leyes y regulaciones nacionales para manejar el comercio internacional.

COMERCIO INTERNACIONAL: abarca a todas las importaciones, operaciones comerciales y exportaciones, inversión directa, financiación internacional,

mercadeo, etc. Que se realiza en el mundo y en la cual participan las diferentes naciones y comunidades internacionales.

Intercambio de bienes o servicios entre personas de distintos países. La diferencia esencial entre el comercio dentro de las fronteras nacionales y el comercio internacional es que este último se efectúa utilizando monedas diferentes y está sujeto a regulaciones adicionales que imponen los gobiernos: aranceles, cuotas y otras barreras aduaneras. En el **comercio internacional** se benefician, tanto la nación que vende o exporta como la que compra o importa esto sucede, al igual que en el comercio interno, porque cada una posee ventajas comparativas particulares que se traducen en costos comparativos diferentes. Al incremento del comercio exterior, por lo tanto, hay que atribuir una buena parte del crecimiento económico contemporáneo.

Importación exportación: La importación exportación es el intercambio de capitales, bienes y servicios en todo el mundo representa una parte importante para la mayoría de los países del Producto Interior Bruto (PIB) y el desarrollo puede también depender de la economía de mercado.

Importación: La importación es la entrada en un país de bienes y servicios que provienen de otro país.

Exportación: La exportación es la salida hacia otro país de bienes o servicios

Importador: El importador es el que realiza las importaciones, lo que significa que hace entrar en su país bienes o servicios.

Exportador: El exportador es el que realiza exportaciones, lo que significa que hace salir de su país bienes o servicios de su país hacia otros países.

1.1 DEFINICIÓN

Actividad lucrativa que consiste en intermediar directamente entre productores y consumidores, con el objeto de facilitar y promover la circulación de la riqueza.

Se denomina comercio a la actividad socioeconómica consistente en la compra y venta de bienes o servicios, sea para su uso, para su venta, a través de un mercader o comerciante.

El comerciante es la persona física o jurídica que se dedica al comercio en forma habitual, como las sociedades mercantiles. También se utiliza la palabra comercio para referirse a un establecimiento comercial o tienda.

“El comerciante es el individuo que, teniendo la capacidad legal para contratar, ejerce por cuenta propia, o por medio de personas que lo ejecutan por su cuenta, actos de comercio, haciendo de ello profesión habitual. En sentido más amplio, toda persona que hace profesión de la compra y venta de mercaderías”

DEFINICIÓN DE EMPRESA:

La empresa “es una organización social que utiliza gran variedad de recursos para alcanzar determinados objetivos” Empresa “es una organización social por ser una asociación de personas para la explotación de un negocio y que tiene por fin un determinado objetivo, puede ser el lucro o la atención de una necesidad”.

La empresa es una organización social que realiza un conjunto de actividades y utiliza una gran variedad de recursos (financieros, materiales, tecnológicos y humanos) para lograr determinados objetivos, como la satisfacción de una necesidad o deseo de su mercado meta con la finalidad de lucrar o no; y que es construida a partir de conversaciones específicas basadas en compromisos mutuos entre las personas que la conforman.

CONSOLIDADORES: Son empresas o personas, que en su giro comercial, se dedican, principal o accesoriamente, a contratar, en nombre propia y por su cuenta, servicios de transporte internacional de mercancías que ellos mismos agrupan, destinados a otros consignatarios

DESCONSOLIDADORES: Son empresas o personas, a las que se consigna el documento de transporte madre ya sea este aéreo, marítimo o terrestre (máster airea bill, máster bill of lading o carta de porte) y que tiene como propósito desconsolidar la carga en su destino.

DESCONSOLIDAR: Vaciado de un contenedor con mercadería destinada a uno dos o más consignatarios

1.2 FORMAS DE CONSTITUCIÓN

Constitución de Empresa. El proceso de constitución y puesta en marcha de una empresa es una tarea algo complicada por los requisitos que se deben cumplir.

A la hora de decidir crear empresa, hay que tener en cuenta que hay ciertos parámetros y regulaciones tanto legales como fiscales, por lo que es necesario que nuestra empresa se rija por medio de estas regulaciones, es importante que se tengan en cuenta todos los aspectos a observar para que la empresa se

encuentre legalmente inscrita, ya que de lo contrario estaría trabajando infringiendo la ley.

Según la Legislación Guatemalteca Decreto No. 2-70 Código de Comercio reconoce como los siguientes tipos de comerciantes:

Comerciante Individual y Sociedades personas Jurídicas

COMERCIANTES. Son comerciantes quienes ejercen en nombre propio y con fines de lucro, cualesquiera actividades que se refieren a lo siguiente:

Las sociedades organizadas bajo forma mercantil tienen la calidad de comerciantes, cualquiera que sea su objeto.

- 1º. La industria dirigida a la producción o transformación de bienes y a la prestación de servicios.
- 2º. La intermediación en la circulación de bienes y a la prestación de servicios.
- 3º. La banca, seguros y fianzas.
- 4º. Las auxiliares de las anteriores.

Comerciante individual: El comerciante individual es el sujeto que ejercita una actividad en nombre propio y con finalidad de lucro, mediante una organización adecuada. Lo que caracteriza al comerciante que ejercita actos de comercio, de aquel que no es comerciante, pero sí realiza actos de comercio, es la habitualidad, es decir, el comercio es el medio de vida.

Son comerciantes sociales, las sociedades organizadas bajo la forma mercantil, con calidad de comerciantes, cualquiera que sea su objeto; y, quienes ejercen en nombre propio y con fines de lucro, cualesquiera actividad que se refiera a la industria dirigida a la producción o transformación de bienes y a la prestación de servicios, la banca, seguros y fianzas.

En Guatemala se reconocen como sociedades las siguientes:

SOCIEDAD EN COMANDITA SIMPLE: Compuesta por uno o varios socios que responden en forma subsidiaria, ilimitada y solidaria de las obligaciones sociales; y por uno o varios socios comanditarios que tiene la responsabilidad limitada al monto de su aportación. Las aportaciones no pueden ser representadas por títulos o acciones. La razón social se forma con el nombre de uno de los socios comanditados o con apellidos de dos o más de ellos si fueren varios y con el agregado de Sociedad en Comandita, la que podrá abreviarse: y Cía. S.C.

SOCIEDAD EN COMANDITA POR ACCIONES: Es aquella en la cual uno o varios socios comanditados responden en forma subsidiaria, ilimitada y solidaria por las obligaciones sociales; y por uno o varios socios comanditarios que tienen la responsabilidad limitada al monto de las acciones que han suscrito, en la misma forma que los accionistas de una sociedad anónima. Las aportaciones deben estar representadas por acciones. La sociedad en comandita por acciones se registrará por las reglas relativas a la sociedad anónima, La razón social se forma con el nombre de uno de los socios comanditados o con los apellidos de dos o más de ellos, la que podría abreviarse y CIA., S.C.A.

SOCIEDAD COLECTIVA: Todos los socios responden de modo subsidiario, ilimitada y solidariamente, de las obligaciones sociales. La razón social se forma con el nombre y apellidos de uno de los socios o con los apellidos de dos o más de ellos, con el agregado de Compañía Sociedad Colectiva, leyenda que podrá abreviarse: y Cía. S.C.

SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA: Es la compuesta por varios socios que sólo están obligados al pago de sus aportaciones. Por las obligaciones sociales responden únicamente al patrimonio de la sociedad, y en su caso, la suma que a más de las aportaciones convenga la escritura social. El número de los socios no podrá exceder de veinte, la razón o denominación social de la sociedad girará bajo una denominación o bajo una razón social. La denominación se formará libremente, pero siempre hará referencia a la actividad social principal. La razón social se formará con el nombre completo de uno de los socios o con el apellido de dos o más de ellos. En ambos casos es obligatorio agregar la palabra Compañía Limitada, la que podrá abreviarse Ltda. Respectivamente. Si se omite esas palabras o leyendas, los socios responderán de modo subsidiario, ilimitada y solidariamente de las obligaciones sociales.

SOCIEDAD ANÓNIMA: Es la que tiene el capital dividido y representado por acciones: La responsabilidad de cada accionista está limitada al pago de las acciones que hubiere suscrito. La sociedad anónima se identifica con una denominación, la que podrá formarse libremente, con el agregado obligatorio de la leyenda: Sociedad Anónima, que podrá abreviarse S. A. La denominación podrá contener el nombre de un socio fundador o los apellidos de dos o más de ellos, pero en este caso, deberá igualmente incluirse la designación del objeto principal de la sociedad.

Para poder operar como empresas Consolidadoras y Desconsolidadoras puede constituirse de cualquiera de las formas que permite el código de comercio, es indispensable únicamente llenar los requisitos para operar como tal.

1.5 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

Gerencia General: Responsable de todas las actividades de la empresa asume la responsabilidad y riesgos en las negociaciones.

Departamento Administrativo: Es el Departamento que tiene la responsabilidad, del buen manejo Financiero administrativo, de la empresa.

Departamento Administrativo:

Gerente Administrativo Financiero.
Auxiliar de Contabilidad
Encargado de Embarques y cuenta corriente de agentes extranjeros
Encargado de Cuentas por pagar,
Encargado de cuentas por cobrar
Programador sistemas
Encargado de mantenimiento equipo cómputo
Mensajero cobrador
Encargada de mantenimiento de las oficinas
Recepcionista

Departamento de Operaciones: es el que se encarga del contacto con las navieras, documentación de los embarques, contacto con los transportistas y con los tramitadores.

Dan como concluido el trámite en el momento que el contenedor es devuelto a la naviera.

Departamento de operaciones:

Gerente Departamento de operaciones
Asistentes Departamento operaciones embarques marítimos
Asistentes de operaciones exportaciones e importaciones aéreas y terrestres

Departamento Servicio al cliente: Es el Departamento que se encarga del contacto con el cliente, informándole la posible llegada de su mercadería, confirmando la llegada de la misma, requiriéndole la documentación que se necesita para tramitar la liberación del contenedor, informarle de cuando se descarga en almacenadora su mercadería.

Departamento Servicio al Cliente:

Gerente Departamento Servicio al Cliente
Asistentes para atención al cliente

Departamento de Aduanas: Es el Departamento que se encarga de digitalizar los documentos Aduaneros, entiéndase Manifiestos Electrónicos, Pólizas Aduanales, y efectuar los trámites en las Almacenadoras o bien en las diferentes Aduanas.

Departamento de Aduanas:

Gerente Departamento de Aduanas:
Asistente
Tramitadores

Departamento de Ventas: Es el departamento que se encarga de la captación de clientes
Promover los servicios y ofrecer diferentes alternativas.

Departamento de ventas:

Ejecutivas de ventas fijas
Ejecutivas de ventas externas

Departamento de imagen corporativa: Se encarga de monitorear el sentir de los cliente con respecto al servicio proporcionado, a si mismo velar por la buena comunicación entre los departamentos de la empresa.

1.6 DOCUMENTOS QUE AMPARAN EL ORIGEN DE LAS TRANSACCIONES POR SERVICIOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL: CONSOLIDADORAS Y DESCONSOLIDADORAS

Los títulos valores son documentos necesarios para legitimizar el ejercicio del derecho literal y autónomo que en ellos se incorpora. Pueden ser de contenido crediticio, corporativos o de participación y de tradición o representativos de mercancías.

En este caso, lo que originalmente se concibió como un documento de recibo que acredite la propiedad de las mercancías transportadas a grandes distancias y que se efectúan por vía marítima esencialmente, denominado conocimiento de embarque, evoluciona y se hace necesario que adquiera características esenciales de título valor, como lo es su carácter de negociable.

Sin embargo, no sólo se requiere su convertibilidad o negocio, sino también que sea seguro y garantice al propietario de la mercancía su entrega al destinatario correcto y también para el porteador o transportador que es responsable de su tránsito, la entrega al consignatario adecuado.

Según se cita del Artículo 3 del RECAUCA en cuanto a las definiciones cita:
Documento de transporte: Es el que tiene el contrato celebrado entre el remitente y el porteador para transportar mercancías por vía marítima, terrestre o aérea o una combinación de estas (multimodal).

Estas y otras necesidades modifican el conocimiento de embarque o en términos internacionales llamado Bill of Lading a que disgregue en documentos que asumen diversas situaciones, como al portador, no negociable, contra entrega previo documento y otro que permiten diversificar el ámbito de acción de este documento que crece y se convierte en un título valor de alcance internacional.

MANIFIESTO DE CARGA:

Documento que contiene información respecto del medio de transporte, número de bultos, peso e identificación genérica de la mercancía que comprende la carga, incluida la mercancía a granel, transportada en un medio de transporte, que debe presentar todo transportista internacional a la aduana de un país miembro, en forma previa o al momento del arribo o salida del territorio aduanero de dicho País Miembro, según corresponda al régimen de importación o exportación.

CONTENIDO:

Fecha de salida y sitio de embarque del vehículo o porteador.

Datos de la carga

Clase, nacionalidad, porte y nombre del vehículo.

Nombre del porteador, los remitentes y consignatarios de la mercancía.

Números de los conocimientos de embarques, marcas, numeración de los bultos, clase, cantidad, peso y contenido, suma de los bultos.

Firma del porteador.

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE:

“El conocimiento de embarque es el recibo que prueba el embarque de la mercancía. Sin ese título no se puede retirar la mercancía en el lugar de destino. De acuerdo al medio de transporte toma el nombre específico (conocimiento de embarque marítimo o “Bill of Lading” o conocimiento de embarque aéreo “Airwail”, guía aérea, si es por vía aérea)”.

El conocimiento de embarque es el documento por medio del cual se instrumenta el contrato de transporte de mercaderías por agua.

El conocimiento debe ser entregado por el transportador, capitán o agente marítimo, al cargador, contra la devolución de los recibos provisionales.

Según cita el Artículo 3 del RECAUCA en cuanto a las definiciones cita: Conocimiento de transporte: Título representativo de mercancías, que contiene el contrato celebrado entre el remitente y el transportista al territorio nacional y designa al consignatario de ellas.

El conocimiento de embarque es el documento por medio del cual se instrumenta el contrato de transporte de mercaderías por agua. Es el equivalente a la “carta de porte” en transporte aéreo o terrestre.

“El conocimiento es título de crédito de tradición o representativo de las mercancías cargadas. Prueba el hecho de la carga y da derecho a obtener en su día de entrega de las mercancías transportadas.”

La evolución tecnológica que afecta aquellas prácticas, y en particular los distintos mecanismos de elaboración de los contratos de transporte, financiero y de compra venta de mercancías a distancia, sumados a la transformación que se observa en el transporte y comercialización, motivan la aparición de nuevos documentos y de una mecánica innovadora en su emisión, a requerimiento de las partes, importadoras y exportadoras del comercio exterior.

Es así que la aparición de una nueva documentación para el transporte de mercaderías por agua y la difusión de los llamados sea way bills, se inscribe en las llamadas nuevas tendencias del Derecho de navegación. En este caso, la innovación en la forma de documentar el embarque y la propiedad de la carga transportada por vía marítima.

En resumen, la evolución de la documentación señalada advierte, culminando un proceso histórico en pos de lograr seguridad instrumental en la certificación de los embarques en los buques y en la certificación del contrato de transporte, el conocimiento de embarque, documento que no sobrepasa su sencilla redacción a la propia de un simple recibo, para terminar siendo considerado como un

verdadero título valor, representativo de las mercaderías en él consignadas y, por lo tanto, útil y reconocido para su circulación jurídica y la comercialización de las mismas.

Esa historia conocida, fue consolidando y afirmando en sus funciones al conocimiento de embarque, aportando la seguridad jurídica que las partes originarias (transportador-cargador) y otros sujetos al contrato de transporte de mercaderías por agua (consignatario, comprador de la mercadería, bancos etc.) requieren.

El Código de Comercio de Guatemala, en el Artículo 588 segundo párrafo indica, "El conocimiento de embarque para amparar mercaderías transportadas por vía marítima. La carta de porte servirá para amparar mercaderías transportadas por vía aérea o terrestre". Y en el Artículo 808 indica que el porteador deberá expedir un comprobante de haber recibido la carga, que entregará al cargado, o, si éste lo exige, una carta de porte o conocimiento de embarque.

CLASES DE "CONOCIMIENTO DE EMBARQUES"

Bill of Lading (Marítimo)

El Bill of Lading, bien definido como aquel documento mediante el cual y sin perjuicio de sus restantes funciones se acredita el contrato de transporte de mercaderías por agua, nació en efecto, históricamente, como un simple recibo de lo que se embarcaba a bordo y prueba de un depósito consiguiente, fue perfilando en los usos y leyes marítimas, una gama de crecientes e importantes funciones.

Desde el siglo XIX el BL llega como recibo de la carga a bordo, documentación probatoria de los llamados contratos de transporte a carga general, sin perjuicio de su necesaria emisión también por los fletantes en ejecución de un contrato de fletamento total o parcial; formas del llamado por viaje, representativo de la mercadería embarcada a bordo y título valor circulatorio, a más de un título ejecutivo' para exigirla entrega de la mercadería por parte de su titular, de quien la tenga en su poder, sea el transportador marítimo o sus agentes, en fin, sus condiciones, efectos y términos usuales son reconocidamente firmes en el Derecho Marítimo. El BL es la consagración documental de la seguridad jurídica en la contratación de transportes marítimos de carga, e irremplazable como tal en sus funciones de afianzarla, para las partes (transportador-cargador) y los sujetos que luego, normalmente, aparecen en el tráfico de la mercadería embarcada (consignatario de la misma, bancos involucrados en una operatoria de exportación, importación, etc.).

El Convenio Internacional de Bruselas de 1924 sobre unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, acuerda las señaladas funciones del conocimiento de embarque, las condiciones de concertación y las nulidades de cierto tipo de cláusulas impropias y de estilo en los formularios que aportan las empresas navieras, destacándose la obligación del transportador o capitán, de hacer entrega de la mercadería, al poseedor legitimado del documento, en base a la presentación efectiva de uno de sus ejemplares originales. Por su parte, el Convenio de Naciones Unidas sobre Transporte Internacional de Mercadería por Mar (Reglas de Hamburgo de 1978), resta seguridad jurídica al negocio que concierne el cargador, al contratar el transporte de su mercadería por mar, al no exigir indefectiblemente de la parte transportadora, la emisión de un conocimiento y la posibilidad de sustituirlo por la suscripción de otro tipo de documento.

Recientemente, sobre todo en tráficos de línea regular, aparecen impuestos por los usos de las empresas transportadoras los llamados sea way bills; instrumentos que si bien documentan el embarque de la mercadería y el subsiguiente deber de custodia y de transporte, por parte de su emisor, con la consiguiente obligación de la entrega de la mercadería en destino, son una suerte del remedo del tradicional BL, pues los sea way bills a pesar de ser nominativos, no resultan negociables.

El conocimiento de Embarque, BL, es un recibo dado al embarcador (shiper) por las mercancías entregadas. Demuestra la existencia de un contrato de transporte y otorga derechos sobre las mercancías. Los Bill of Lading, son emitidos en juego de originales, normalmente dos o tres, y cualquiera de ellos puede ser usado para obtener la posesión de la mercancía.

Por tanto quien posee el Bil of Lading acredita la posesión de la mercancía. Este aspecto es fundamental, sobre todo en las formas de pago documentales.

Bill of Lading Recibido para Embarque: Este tipo de documento, demuestra que la mercancía ha sido recibida por el transportista en la fecha indicada en el documento, pero no que haya sido embarcada. Está especialmente indicado que el transporte de contenedores o multimodal, ya que se emite en el momento en que la mercancía fue entregada al primer transportista o a la terminal de contenedores.

Bill of Lading a bordo: Es el documento que demuestra la recepción de la mercancía a bordo del buque. Es decir que la mercancía esta lista para ser enviada. La prueba de que se ha recibido a bordo puede adoptar las siguientes formas:

a. En el texto del BL se incorpora la frase: Shipped on board as above localvessel...(Cargado a bordo del barco indicado) La firma y fecha del BL se entienden como la del on board (a bordo). Esta forma es la más usual.

b. Si en el BL aparece Received in apparent good order and condition for transportation / shipment..., (Recibido en aparente orden y buena condición para su transporte o envío) en lugar del texto del apartado a), entonces la mención "on board" debe aparecer sobreimpresa, fechada y firmada de tal forma que la fecha de embarque será la del "on board" en lugar de la del BL. Bill of Lading a la orden (to the order): Cuando un BL es a la orden, el propietario de la mercancía, es decir, el poseedor del BL, puede convertirlo: mediante endoso, en nominativo, ponerlo a la orden de otra firma dejarlo con el endoso firmado en blanco (para que prácticamente sean al portador).

Bill of Lading al portador (BL to the bearer): Cuando un BL es al portador (es decir en el documento no se indica el destinatario), al poseedor del BL se le considera, a todos los efectos legales, como el propietario de la mercancía.

Bill of Lading House: El BL House (BL emitido por el intermediario o tercero involucrado) y el Non-negotiable Sea Way Bill (SWB) son documentos no negociables, que no dan derechos sobre la mercancía.

Bill of Lading nominativo: Los BL nominativos son extendidos a nombre de una persona determinada, que podrá hacerse cargo de la mercancía previa identificación y presentación de uno de los BL originales. Estos documentos no admiten endoso (cesión), sino simplemente cesión de derechos. Por ello es una forma poco usada, ya que no es negociable.

Bill of Lading sin trasbordo (BL without transshipment): Cuando se contemplan transbordos se distinguen dos modalidades:

a. Transshipment Bills: Si todo el recorrido se realiza por mar.

b. Through Bills: Cuando el transporte por mar sólo es una parte del recorrido (la otra puede ser vía fluvial). Estos BL son usados como una alternativa a los BL combinados.

Short Form Bill Of Lading o Blank Back: Se trata de un documento que no incluye todas las condiciones del contrato de transporte en el reverso del documento. Su nombre completo es "Common Short Form Bill of Lading" y se denomina así porque no está emitido en el formato habitual de los documentos de las compañías navieras, con el anagrama y el nombre en el ángulo superior derecho, sino que el nombre del transportista debe aparecer escrito a máquina en su lugar.

SWB: El poseedor del Bill of Lading puede negociar la venta de la mercancía durante el trayecto, especialmente si este es largo, lo cual le interesará debido a que durante el trayecto tiene inmovilizado un capital. Si se prevé que no se va a vender la mercancía durante el trayecto, no se necesitará un documento que constituya título-valor de la mercancía.

En estos casos se utiliza el SWB (Documento de Embarque Marítimo No Negociable -Sea Waybill). Permite a la parte consignada un acceso a la mercancía en destino, en aquellos casos en que todavía no han llegado los documentos. El SWB es un documento de "Recibido para embarque" y no de un documento "A Bordo". Through Bill Of Lading: Un through bill of lading se usa cuando el transporte marítimo lo efectúa más de un transportista. Entonces uno de los documentos que puede cubrirla totalidad de la expedición es el Through Bill of Lading.

El conocimiento de embarque podrá contener:

- a) La denominación de Conocimiento de Embarque;
- b) El nombre, el número del documento oficial de identidad y domicilio del cargador;
- c) El nombre y domicilio del Beneficiario o Consignatario a quien o a la orden de quien vayan dirigidas las mercancías, puede ser el propio cargador;
- d) La indicación de la modalidad del transporte;
- e) La naturaleza general de las mercancías, las marcas y referencias necesarias para su identificación; el estado aparente de las mercaderías, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador, quien debe además señalar, si procede, su carácter perecedero o peligroso;
- f) El monto del flete de transporte y de los demás servicios prestados por el Porteador, en la medida que deba ser pagado por el consignatario;
- g) La fecha y lugar de emisión, puerto de carga y descarga y la fecha en que el Porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto, así como el lugar y plazo de entrega de la mercancía objeto del transporte, si en este último caso en ello hubiese convenido expresamente las partes;
- h) La declaración del valor patrimonial que hubiere declarado el Cargador, si en ello han convenido las partes;
- i) El número de orden correspondiente y la cantidad de originales emitidos, si hubiere más de uno;
- j) El nombre, firma, el número del documento oficial de identidad y domicilio del Porteador que emite el título, o de la persona que actúa en su nombre;

k) La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta; y

l) Cláusulas generales de contratación del servicio de transporte y cualquier otra indicación que permita o disponga la ley de la materia.

El conocimiento de embarque puede ser a la orden, nominativa o al portador. El endosatario o cesionario de dicho título se subroga en todas las obligaciones y derechos del endosante o cedente. Sin embargo, si el endosante o cedente es el Cargador, éste seguirá siendo responsable frente al Porteador por las obligaciones que le son inherentes de acuerdo a las disposiciones que rigen el Contrato de Transporte Marítimo de Mercaderías. El endosante o cedente del título sólo responde por la existencia de las mercancías al momento de verificarse la transmisión del Conocimiento de Embarque, sin asumir responsabilidad solidaria ni proceder contra éste acción de regreso. El Conocimiento de embarque negociable confiere a su legítimo tenedor acción ejecutiva para reclamar la entrega de las mercaderías. La copia no negociable correspondiente al Porteador confiere a éste la misma acción para cobrar el flete que le corresponde. Para el ejercicio de las acciones cambiarias derivadas del Conocimiento de Embarque, no se requiere de Protesto.

Carta de porte (Terrestre)

El es documento que justifica el desplazamiento de mercancías y el contenido de las mismas. La carta de porte debe redactarse en papel o bien en formato electrónico (TEI/EDI). Según se cita del Artículo 3 del RECAUCA en cuanto a las definiciones cita: Carta de porte: Es el documento que contiene un contrato de transporte terrestre en el que se consigna la descripción de las mercancías transportadas, las condiciones en que se realiza el transporte y se designa al consignatario de ellas.

Contenido de la Carta de Porte: los transportistas, usuarios del transporte de mercancías y operadores de transporte están obligados a documentar cada uno de los envíos en que se materialicen los contratos de transporte de mercancías por carretera que celebren en el correspondiente carta de porte u otra documentación acreditativa, la cual deberá acompañar a las mercancías en su desplazamiento y en el que deberán constar, al menos, los siguientes datos

Nombre o denominación social y domicilio de la empresa cargadora. •

Nombre o denominación social y domicilio de la empresa que haya realizado la expedición de las mercancías, cuando no coincida con la empresa cargadora.

Nombre o denominación social y domicilio del operador de transporte que, en su caso, hubiese intermediado en la contratación del servicio.

Nombre o denominación social y domicilio de la empresa transportista.

Nombre o denominación social y domicilio del destinatario o consignatario del envío.

Lugares de origen y destino de la expedición de transporte de que se trate.

Fecha de realización del transporte del envío de que se trate.

Matrícula del vehículo o vehículos utilizados en la realización del transporte.

Guía aérea (Aéreo)

Documento que expide una empresa de transporte aéreo, como constancia de haber recibido del embarcador o del despachador, determinadas mercancías para transportarlas de un aeropuerto a otro. Tiene carácter de contrato de transporte de carga.

Según se cita del Artículo 3 del RECAUCA en cuanto a las definiciones cita:

Guía aérea: Documento equivalente al conocimiento de embarque, utilizado en el transporte aéreo de mercancías, mediante el cual la empresa de aeronavegación reconoce el hecho del embarque de mercancías y expresa las condiciones de transporte convenido.

En el caso de embarque aéreo (AWB) se emite sólo un original, como elemento negociable y múltiples copias para efectos de tránsito dentro de los aeropuertos y el respectivo control del porteador (línea aérea) y control aduanero para los tránsitos internacionales.

En la consolidación de cargas aéreas, que consiste en el envío conjunto de cargas individuales agrupadas por un agente de transporte, en un determinado lugar de origen y expedidas como un envío indivisible, a su representante, en un determinado lugar de destino, con el propósito de acceder a una tarifa más baja (las tarifas aéreas disminuyen a medida que aumenta el peso o volumen) se utiliza la guía aérea madre- Master Air Way Bill (MAWB). En origen se emitirán; sobre la base de la misma; tantas guías aéreas hijas o House Air Way Bill (HAWB), como cargas individuales ampara la MAWB.

Términos de comercio internacional, INCOTERMS.

1 Definición

“International Commerce Terms”, Términos de Comercio Internacional, por sus siglas en inglés, son el conjunto de términos internacionales de comercio aprobados por la Cámara de Comercio Internacional.

“En el comercio internacional se ha desarrollado como idioma común, fruto de las prácticas comerciales internacionales, determinadas disposiciones que se han normalizado e incorporado a la legislación de cada país. Los Incoterms son un conjunto de reglas internacionales, de aceptación voluntaria para las partes, que determina el alcance de las cláusulas comerciales incluidas en el contrato de compraventa internacional.

“Estos términos representan derechos y obligaciones de fácil comprensión que asumen las partes que intervienen en una compraventa internacional. También se les denomina cláusulas de precio, pues cada término permite determinar los elementos que componen el precio. Se definen como un conjunto de reglas aplicables internacionalmente destinadas a facilitar la interpretación de los términos comerciales comúnmente utilizados.

”A medida que pasa de una condición de venta a otra, en el orden establecido en los Incoterms, aumentan las obligaciones del vendedor y disminuyen las del comprador. Por ello en los contratos comerciales se adopta la cláusula que exprese mejor los intereses en juego y el costo comercial de las partes.

El conocimiento de los diversos medios de transporte, puertos, seguros, tránsitos, régimen aduanero en destino, es lo que debe decidir la elección del término adecuado.

La selección del Incoterm influye sobre el costo de la mercadería, si bien todos los gastos o costos los cancela el comprador, este debe conocer, los valores incluidos en el precio, como la entrega, riesgos, gastos y documentos que determinan lo siguiente:

En que momento y donde se produce la transferencia de riesgos sobre la mercadería del vendedor hacia el comprador.

El lugar de entrega de la mercadería

Quien contrata y paga el transporte

Quien contrata y paga el seguro

El embalaje o empaque de la mercadería

Existen trece Incoterms de mayor uso, cada uno de ellos define claramente las obligaciones del exportador y del importador, la entrega del material, la responsabilidad del riesgo de la mercadería durante el transporte, el reparto de costos asociados a la exportación y la documentación necesaria:

INCOTERMS 2000 es un estándar internacional de términos comerciales, desarrollado, mantenido y promovido por la Comisión de Derecho y Práctica Mercantil de la Cámara de Comercio Internacional (CLP-ICC).

EXW, FCA, FOB, FAS, CFR, CIF, CPT, CIP, DAF, DES, DEQ, DDU, DDP

Estos trece términos estandarizados facilitan el comercio internacional al permitir que agentes de diversos países se entiendan entre sí. Son términos usados habitualmente en los contratos internacionales.

En esta página se ofrece una definición básica de su significado. Para su correcto uso es necesario conocer y comprender los derechos y obligaciones que confieren a los compradores y vendedores, lo que no se explicita en esta página. Esa información puede obtenerse de ICC www.iccwbo.org.

(Ex-Works, ex-factory, ex-warehouse, ex-mill.)

El vendedor ha cumplido su obligación de entrega al poner la mercadería en su fábrica, taller, etc. a disposición del comprador. No es responsable ni de cargar la mercadería en el vehículo proporcionado por el comprador ni de despacharla de aduana para la exportación, salvo acuerdo en otro sentido. El comprador soporta todos los gastos y riesgos de retirar la mercadería desde el domicilio del vendedor hasta su destino final.

FCA

(Free carrier - Franco Transportista - libre transportista)

El vendedor cumple con su obligación al poner la mercadería en el lugar fijado, a cargo del transportista, luego de su despacho de aduana para la exportación. Si el comprador no ha fijado ningún punto específico, el vendedor puede elegir dentro de la zona estipulada el punto donde el transportista se hará cargo de la mercadería. Este término puede usarse con cualquier modo de transporte, incluido el multimodal.

FOB

(Free on Board - Libre a bordo)

Va seguido del puerto de embarque, ej. FOB Algeciras. Significa que la mercadería es puesta a bordo del barco con todos los gastos, derechos y riesgos a cargo del vendedor hasta que la mercadería haya pasado la borda del barco, con el flete excluido. Exige que el vendedor despache la mercadería de exportación. Este término puede usarse solamente para el transporte por mar o vías acuáticas interiores.

FAS

(Free alongside ship - Libre al costado del buque)

La abreviatura va seguida del nombre del puerto de embarque. El precio de la mercadería se entiende puesta a lo largo (costado) del navío en el puerto convenido, sobre el muelle o en barcazas, con todos los gastos y riesgos hasta dicho punto a cargo del vendedor. El comprador debe despachar la mercadería en aduana. Este término puede usarse solamente para el transporte por mar o vías acuáticas interiores.

CFR

(Cost & Freight - Costo y Flete)

La abreviatura va seguida del nombre del puerto de destino. El precio comprende la mercadería puesta en puerto de destino, con flete pagado pero seguro no cubierto. El vendedor debe despachar la mercadería en Aduana y solamente puede usarse en el caso de transporte por mar o vías navegables interiores.

CIF

(Cost, Insurance & Freight - Costo, Seguro y Flete)

La abreviatura va seguida del nombre del puerto de destino y el precio incluye la mercadería puesta en puerto de destino con flete pagado y seguro cubierto. El vendedor contrata el seguro y paga la prima correspondiente. El vendedor sólo está obligado a conseguir un seguro con cobertura mínima.

CPT

(Carriage paid to - Transporte Pagado Hasta)

El vendedor paga el flete del transporte de la mercadería hasta el destino mencionado. El riesgo de pérdida o daño se transfiere del vendedor al comprador cuando la mercadería ha sido entregada al transportista. El vendedor debe despachar la mercadería para su exportación.

CIP

(Carriage and Insurance Paid to - Transporte y Seguro pagados hasta)

El vendedor tiene las mismas obligaciones que bajo CPT, pero además debe conseguir un seguro a su cargo.

DAF

(Delivered at Frontier - Entregado en frontera)

El vendedor cumple con su obligación cuando entrega la mercadería, despachada en aduana, en el lugar convenido de la frontera pero antes de la aduana fronteriza del país colindante. Es fundamental indicar con precisión el punto de la frontera correspondiente.

DES

(Delivered ex Ship - Entregada sobre buque)

El vendedor cumple con su obligación cuando pone la mercadería a disposición del comprador a bordo del buque en el puerto de destino, sin despacharla en aduana para la importación.

DEQ

[Delivered ex Quay (Duty Paid) Entregada en muelle (derechos pagados)]

El vendedor cumple con su obligación cuando pone la mercadería a disposición del comprador sobre el muelle en el puerto de destino convenido, despachada en aduana para la importación.

DDP

(Delivered Duty Paid - Entregada derechos pagados)

El vendedor asume las mismas obligaciones que en D.D.U. más los derechos, impuestos y cargas necesarias para llevar la mercadería hasta el lugar convenido.

CAPÍTULO II

2. LEYES QUE LAS REGULAN

2.1 Congreso de la República de Guatemala, Decreto No. 2-70- Código de Comercio.

Actualmente el Código de Comercio de Guatemala, Decreto Número 2-70, Libro IV, Título II, Capítulo I, en la compraventa mercantil se hace referencia a cuatro términos de comercio, los más básicos, pero por tal razón los más utilizados actualmente con la diversidad comercial que surge cada día, lo que da como resultado la evidente necesidad de la incorporación de los INCOTERMS.

ARTÍCULO 695. VENTAS CONTRA DOCUMENTOS. En las ventas contra documentos, el vendedor cumplirá su obligación de entrega, remitiendo al comprador, los títulos representativos de las mercaderías y los demás documentos indicados en el contrato o exigidos por el mismo.

Relativos a la calidad o al estado de las cosas, a no ser que tenga prueba, salvo pacto en contrario, el pago del precio deberá hacerse en el momento en que se entreguen los de ello.

ARTÍCULO 696. COSAS EN TRÁNSITO. Si las cosas se encuentran en tránsito y entre los documentos entregados, figura la póliza del seguro de transporte, los riesgos se entenderá a cargo del comprador desde el momento de la entrega de las mercaderías al porteador, a no ser que el vendedor supiere, al tiempo de celebrar el contrato, la pérdida o la avería de las cosas y lo hubiere ocultado al comprador.

ARTÍCULO 697. LIBRE A BORDO FOB. En la venta: libre a bordo, FOB, la cosa objeto del contrato deberá entregarse a bordo del buque o vehículo que haya de transportarla, en el lugar y tiempo convenidos, momento a partir del cual se transfieren los riesgos al comprador.

El precio de la venta comprenderá el valor de la cosa, más todos los gastos, impuestos y derechos que se causen hasta el momento de la entrega a bordo al portador.

ARTÍCULO 698. COSTADO DEL BUQUE FAS. En las ventas: al costado del buque o vehículo, FAS, se aplicará el Artículo anterior, con la salvedad de que el vendedor cumplirá su obligación de entrega, al ser colocadas las mercaderías al costado del buque o vehículo, desde ese momento se transferían los riesgos.

ARTÍCULO 699. COSTO SEGURO Y FLETE CIF. En la compraventa: costo, seguro y flete, CIF, el precio comprenderá el valor de la cosa, más las primas del seguro y los fletes, hasta el lugar convenido para que sea recibido por el comprador.

2.2 Congreso de la República de Guatemala, Decreto 26-92 Ley del Impuesto sobre la Renta y sus reformas, Acuerdo Gubernativo 206-2004.

Como toda empresa comercial ya sea individual o jurídica nacional o extranjera las empresas Consolidadoras y Desconsolidadoras están sujetas a lo que estipula la ley de la materia.

ARTÍCULO 1. Objeto. Se establece un impuesto sobre la renta que obtenga toda persona individual o jurídica, nacional o extranjera, domiciliada o no en el país, que provenga de la inversión de capital, del trabajo o de la combinación de ambos.

ARTÍCULO 2. Campo de aplicación. Quedan afectas al impuesto todas las rentas y ganancias de capital obtenidas en el territorio nacional.

CAPÍTULO II DEL SUJETO

ARTÍCULO 3. Contribuyentes. Son contribuyentes del impuesto, las personas individuales y jurídicas domiciliadas o no en Guatemala, que obtengan rentas en el país. Independientemente de su nacionalidad o residencia y por tanto están obligadas al pago del impuesto cuando se verifique el hecho generador del mismo. Para los efectos de esta ley, los entes, patrimonios o bienes que se refieren a continuación, se consideraran como sujetos del impuesto sobre la Renta: los fideicomisos, los contratos en participación, las copropiedades, las comunidades de bienes, las sociedades irregulares, las sociedades de hecho, el encargo de confianza, la gestión de negocios, los patrimonios hereditarios indivisos, las sucursales, agencias o establecimientos permanentes o temporales de empresas o personas extranjeras que operan en el país y las demás unidades productivas o económicas que dispongan de patrimonio y generen rentas afectas.

CAPÍTULO III: RENTA DE FUENTE GUATEMALTECA

ARTÍCULO 4. Principios generales. Se considera renta de fuente guatemalteca todo ingreso que haya sido generado por capitales, bienes, servicios y derechos de cualquier naturaleza invertidos o utilizados en el país, o que tenga su origen en actividades de cualquier índole desarrolladas en Guatemala, incluyendo ganancias cambiarias, cualquiera que sea la nacionalidad, domicilio o residencia de las personas que intervengan en las operaciones y el lugar de celebración de los contratos.

ARTÍCULO 33. Empresas de transporte no domiciliadas en Guatemala. Las compañías de transporte no domiciliadas en el país, deben efectuar un pago igual al tres por ciento (3%) del importe bruto de los fletes de carga y pasajes de fuente guatemalteca como pago definitivo del impuesto. Se considera de fuente guatemalteca:

- a) El valor de los pasajes vendidos en el país o en el extranjero para ser extendidos en Guatemala, cualquiera fuera el origen o destino del pasajero; y
- b) El valor de los fletes de carga contratados o pagados en Guatemala por carga originada del país con destino al extranjero o proveniente del extranjero.

El tres por ciento (3%) de la suma de las rentas a que se refieren los dos incisos anteriores, constituye el impuesto a pagar, con carácter definitivo. Los agentes o representantes en la República de las empresas de transporte no domiciliadas en el país, pagaran el impuesto por cuenta de estas, dentro del plazo de los diez (10) primeros días hábiles del mes inmediato siguiente a aquel en que se percibieron o devengaron las rentas.

Las personas individuales que posean empresas, las personas jurídicas que paguen rentas por pasajes y fletes y los agentes o representantes de las empresas beneficiarias de tales rentas a que se refiere este artículo, son responsables del pago del impuesto y por el ingreso en tiempo de las retenciones practicadas o que debieron efectuar.

En las pólizas de importación, exportación o formularios aduaneros, según corresponda, deberá consignarse el nombre de la empresa que presta el servicio de transporte la factura que acredite el pago del flete, lo cual debe ser exigido por la aduana correspondiente.

2.3 Congreso de la República de Guatemala, Decreto 27-92 Ley del Impuesto Al valor agregado y sus reformas, Acuerdo Gubernativo 206-2004.

Las empresas Consolidadoras y Desconsolidadoras también deberán observar los lineamientos del Decreto 27-92 Ley del Impuesto al Valor Agregado y sus Reformas, así como su Reglamento Acuerdo Gubernativo 424-2006.

ARTÍCULO 1. De la materia del impuesto. Se establece un Impuesto al Valor Agregado sobre los actos y contratos gravados por las normas de la presente ley, cuya administración, control, recaudación y fiscalización corresponde a la Dirección General de Rentas Internas.

ARTÍCULO 2. Definiciones. Para los efectos de esta ley se entenderá

1. Por venta: Todo acto o contrato que sirva para transferir a título oneroso el dominio total o parcial de bienes muebles o inmuebles situados en el territorio nacional, o derechos reales sobre ellos, independientemente de la designación que le den las partes y del lugar en que se celebre el acto o contrato respectivo.
2. Por servicio: La acción o prestación que una persona hace para otra y por la cual percibe un honorario, interés, prima, comisión o cualquiera otra forma de remuneración, siempre que no sea en relación de dependencia.
3. Por importación: La entrada o internación, cumplidos los trámites legales, de bienes muebles extranjeros destinados al uso o consumo definitivo en el país, provenientes de terceros países o de los países miembros del Mercado Común Centroamericano.
4. Por exportación de bienes: La venta, cumplidos todos los trámites legales, de bienes muebles nacionales o nacionalizados para su uso o consumo en el exterior. Por exportación de servicios: La prestación de servicios en el país, cumplidos todos los trámites legales, a usuarios que no tienen domicilio ni residencia en el mismo y que estén destinados exclusivamente a ser utilizados en el exterior, siempre y cuando las divisas hayan sido negociadas conforme a la legislación cambiaria vigente.
5. Por nacionalización: Se produce la nacionalización en el instante en que se efectúa el pago de los derechos de importación que habilita el ingreso al país de los bienes respectivos.
6. Por contribuyentes: Toda persona individual o jurídica, incluyendo el Estado y sus entidades descentralizadas o autónomas, las copropiedades, sociedades irregulares, sociedades de hecho y demás entes aún cuando no tengan personalidad jurídica, que realicen en el territorio nacional, en forma habitual o periódica, actos gravados de conformidad con esta ley.
7. Por período impositivo: Un mes calendario.
8. Por Dirección: La Dirección General de Rentas Internas.

Así mismo deberán cumplir con lo estipulado en el CAPITULO IX: de la determinación de la obligación tributaria.

2.4 Congreso de la República de Guatemala, Decreto 73-2008 Ley del Impuesto de Solidaridad.

ARTÍCULO 1. MATERIA DEL IMPUESTO.

Se establece un Impuesto de Solidaridad, a cargo de las personas individuales o jurídicas, los fideicomisos, los contratos de participación, las sociedades irregulares, las sociedades de hecho, el encargo de confianza, las sucursales, las agencias o establecimientos permanentes o temporales de personas extranjeras que operen en el país, las copropiedades, las comunidades de bienes, los patrimonios hereditarios indivisos y de otras formas de organización empresarial, que dispongan de patrimonio propio, realicen actividades mercantiles o agropecuarias en el territorio nacional y obtengan un margen bruto superior al cuatro por ciento (4%) de sus ingresos brutos.

ARTÍCULO 4. EXENCIONES

Las personas individuales o jurídicas y los demás entes afectos al impuesto de Solidaridad, de Solidaridad, que paguen el Impuesto Sobre la Renta con una tarifa fija sobre sus ingresos gravados, conforme lo dispuesto en el artículo 44 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, Decreto Número 26-92 del Congreso de la República, y sus reformas.

2.5. CONSEJO DE MINISTROS DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA RESOLUCIÓN 223-2008 (COMIECO XLIX) CÓDIGO ADUANERO UNIFORME CENTROAMERICANO (CAUCA).

TÍTULO III.

DE LAS OPERACIONES ADUANERAS

Capítulo IX

Artículo 24. Para los efectos de la aplicación de este Código, las mercancías pueden ser objeto de las operaciones aduaneras que se definen a continuación:

a) Exportación: Es la salida, cumplidos los trámites legales, de mercancías nacionales o nacionalizadas destinadas al uso o consumo definitivos en el extranjero;

b) Exportación temporal: Es la salida previa a cumplir con los trámites legales, de mercancías nacionales o nacionalizadas, destinadas a permanecer por tiempo limitado fuera del país;

c) Importación: Es la internación, previo a cumplidos con los trámites legales, de mercancías extranjeras destinadas al uso o consumo definitivo en el país;

d) Importación no comercial: Es la que corresponde a mercancías que no pueden ser objeto de operaciones habituales y lucrativas, atendiendo a su naturaleza, valor, cantidad, calidad del importador y frecuencia con que éste efectúe dicha importación;

e) Importación temporal: Es la internación, cumplidos los trámites legales, de mercancías extranjeras llegadas al país y no nacionalizadas;

f) Reexportación: Es la salida, cumplidos los trámites legales, de mercancías extranjeras llegadas al país y no nacionalizadas;

g) Reimportación: Es la internación al país, cumplidos los trámites legales, de mercancías anteriormente exportadas;

h) Tránsito internacional: Es el paso por el territorio de los Estados signatarios, cumplidos los trámites legales, de mercancías extranjeras destinadas a otro país

Artículo 25. Las mercancías pueden ser objeto de los trámites aduaneros que a continuación se definen:

a) Almacenamiento: Es el depósito de mercancías en los almacenes sujetos a jurisdicción aduanera, en espera de que se solicite su destinación;

b) Destinación de las mercancías: Es la expresión de la voluntad del dueño, consignatario o su representante, efectuada conforme a los reglamentos, de que se ejecute la operación aduanera correspondiente:

c) Redestino: Es el traslado de mercancías extranjeras de un recinto aduanero a otro, dentro del país, para su tratamiento aduanero posterior;

d) Transbordo: Es el traslado de mercancías de un vehículo a otro con el objeto de conducirlos a su destino.

2.6 CONSEJO DE MINISTROS DE LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA RESOLUCIÓN 224-2008 (COMIECO XLIX) REGLAMENTO DEL CÓDIGO ADUANERO CENTROAMERICANO (RECAUCA)

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO ÚNICO OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

CONSOLIDACIÓN DE MERCANCÍAS: Actividad que permite agrupar diferentes embarques (cargas) de uno o varios consignatarios, para ser transportados bajo un solo documento de transporte madre.

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE: Título representativo de mercancías, que contiene el contrato celebrado entre el remitente y el transportista para transportarlas al territorio nacional y designa al consignatario de ellas.

DESCONSOLIDACIÓN DE MERCANCÍAS: Actividad que permite desagrupar embarques consolidados en un mismo documento de transporte u otro equivalente y que vienen destinados a diferentes consignatarios, presentando cada embarque individual con su respectivo documento de transporte hijo.

DESEMBARQUE: Proceso mediante el cual se descargan las mercancías de los medios de transporte.

DOCUMENTO ELECTRÓNICO: Cualquier información, expresada o transmitida por un medio electrónico o informático.

DOCUMENTO DE TRANSPORTE: Es el que contiene el contrato celebrado entre el remitente y el porteador para transportar mercancías por vía marítima, terrestre o aérea o una combinación de éstas (multimodal).

SECCIÓN VI

OTROS AUXILIARES

Artículo 121. Empresas consolidadoras y Desconsolidadoras de carga. Los consolidadoras de carga son personas que, en su giro comercial, se dedican, principal o accesoriamente, a contratar, en nombre propio y por su cuenta,

servicios de transporte internacional de mercancías que ellos mismos agrupan, destinadas a uno o más consignatarios.

Los Desconsolidadoras de carga son personas a las que se consigna el documento de transporte madre ya sea este aéreo, marítimo o terrestre (máster airway bill, máster bill of lading o carta de porte) y que tiene como propósito desconsolidar la carga en su destino.

SECCIÓN XI

EMPRESAS CONSOLIDADORAS Y DESCONSOLIDADORAS DE CARGA

Artículo 149. Solicitud. Las empresas consolidadoras y Desconsolidadoras de carga deberán solicitar su autorización ante el Servicio Aduanero, conforme a los requisitos indicados en el Artículo 58 de este Reglamento.

Además de los documentos a que se refiere el Artículo 59 de este Reglamento, se exigirán los siguientes:

- a) Fotocopia legalizada de la patente de comercio, cuando corresponda;
- b) Fotocopia legalizada del documento de identificación del propietario de la empresa individual o del representante legal de la sociedad mercantil solicitante;
- c) Contratos o cartas de representación de una o varias empresas consolidadoras de carga internacional cuando estén domiciliadas en el exterior, legalizadas en el país de origen y con sus respectivos pases de ley. Si el documento estuviese redactado en idioma extranjero deberá acompañarse traducción jurada u oficial del mismo al idioma oficial de los Estados Parte. Estos documentos deberán haberse emitido en un plazo no mayor de tres meses anteriores a la fecha en que se presenta.
- d) Nómina de los empleados de la empresa consolidadora o desconsolidadora de carga, en su caso, designados por ésta, para actuar ante las aduanas del Estado Parte, cuando corresponda, con el nombre completo, los números de los documentos de identificación y en su caso del carné de número de registro tributario con fotocopias simples de los mismos. Los empleados deberán identificarse mediante gafete expedido por la empresa consolidadora o desconsolidadora.

En caso que la empresa consolidadora o desconsolidadora de carga forme parte de una organización internacional de empresas consolidadoras, para cumplir con el requisito señalado en el literal c) de este Artículo, bastará con comprobar su

afiliación a dicha organización mediante certificación extendida por la presidencia de la misma, en la que conste el listado de empresas consolidadoras que conforman la entidad. Dicha certificación deberá ser autenticada por las autoridades competentes.

Asimismo, cuando el documento a que se refiere el literal c) de este Artículo sea expedido en territorio nacional, el mismo deberá contar con firma legalizada por notario y adjuntarse fotocopia del documento que acredita la representación con la que actúa su emisor.

Artículo 150. Garantía. Previo al inicio de sus actividades, y una vez obtenida la autorización respectiva, el consolidadora o desconsolidadora de carga, en su caso, cuando esté obligado, constituirá garantía a favor y entera satisfacción del Servicio Aduanero, por un monto mínimo de veinte mil pesos centroamericanos o su equivalente en moneda nacional.

Los servicios aduaneros podrán disponer no exigir garantía.

Artículo 151. Representaciones. Cualquier cambio o incorporación de representaciones de las empresas consolidadoras, deberá ser comunicado al Servicio Aduanero cumpliendo con los requisitos señalados en el literal c) del Artículo 149 de este Reglamento y en el último párrafo de dicho Artículo.

Artículo 152. Transmisión de manifiesto consolidado o desconsolidado. El transportista deberá entregar al operador de carga consolidada el conocimiento de embarque consolidado, en el cual aparezca como consignatario el consolidador o desconsolidador de carga, en su caso, y transmitir a la Autoridad Aduanera la información relativa a ese conocimiento.

El consolidador o desconsolidador de carga, en su caso, o su representante legal deberá transmitir en forma anticipada, a la Autoridad Aduanera, la información del manifiesto de carga consolidada y entregar copias, cuando el Servicio Aduanero lo requiera, de tantos conocimientos de embarque como consignatarios registre.

2.7 GLOSARIO DE TÉRMINOS Y DEFINICIONES

Aduanas. Son los lugares autorizados para la entrada o la salida del territorio nacional de mercancías y de los medios en que se transportan o conducen.

Agente Aduanal. Es la persona física autorizada por la Súper Intendencia de la Administración Tributaria mediante una patente, para promover por cuenta ajena el despacho de las mercancías en los diferentes regímenes aduaneros.

Arancel. Impuesto sobre los bienes importados. Relacionado con la lista de gravámenes.

Arancel Ad-Valorem. Gravamen expresado como porcentaje fijo del valor del bien importado.

Apoderado Aduanal. Es la persona física que haya sido designada por otra persona física o moral para que en su nombre o representación se encargue del despacho de mercancías.

Arancel específico. Es el gravamen expresado en unidades monetarias sobre o por cada unidad de medida de un bien importado.

Arancel mixto. Es aquel compuesto por un arancel ad valorem y uno específico, aplicados simultáneamente para gravar la importación de un bien.

Autoridad aduanera. Es la autoridad competente que, conforme a la legislación interna de una parte, es responsable de la administración de sus leyes y reglamentaciones aduaneras.

Balanza de pagos. Se denomina así al sumario de transacciones económicas de un país con el resto del mundo durante un tiempo determinado.

Base Gravable del Impuesto General de Importación. Es el valor en aduana de las mercancías.

Bienes de una Parte. Son los productos nacionales como se definen en el GATT y aquellos que las partes convengan en un Tratado de Libre Comercio.

Bien no originario. Es aquel bien que no califica como originario, de conformidad con las reglas correspondientes.

Bien originario. Significa que cumple con las reglas de origen establecidas en el capítulo correspondiente de un Tratado de Libre Comercio.

Clasificación arancelaria. Es la clasificación de las mercancías objeto de la operación de comercio exterior que deben presentar los importadores, exportadores y agentes o apoderados aduanales, previamente a la operación de comercio exterior que pretendan realizar.

Código de Valoración Aduanera. Es el Acuerdo para la aplicación del Artículo VII del GATT, contenido en los Artículos 64 a 79 de la Ley Aduanera de 1998.

Comprador final. Es la última persona que, en territorio de la parte importadora, adquiere los bienes en la misma forma en que serán importados. Este comprador podría no ser necesariamente el usuario final del bien.

Contribuciones. Son los créditos fiscales, impuestos, derechos y otras obligaciones que se pagan por la exportación e importación de productos y servicios.

Contribuyentes. Persona física o moral sujeto de impuestos por la actividad que realiza, con la finalidad de contribuir al gasto público.

Costo neto. Se refiere a todos los costos menos los de promoción de ventas, comercialización y de servicio posterior a la venta, regalías, embarque y empaque, así como de los costos financieros

Cuotas compensatorias. Son los derechos aplicables a ciertos productos originarios de determinado o determinados países para compensar el monto de la subvención concedida a la exportación de estos productos.

Medida de regulación o restricción no arancelaria que se impone a aquellos productos que se importan en condiciones de prácticas desleales de comercio internacional y se aplican independientemente del arancel que corresponda a las mercancías

Son los derechos antidumping y cuotas o derechos compensatorios, según la legislación de cada parte del tratado.

Cupos de importación o exportación. Capacidad permitida tanto al régimen de importación como de exportación en cuanto a cantidad y tiempo.

Declaración. Es la obligación que tienen los importadores, exportadores y agentes o apoderados aduanales de manifestar a las autoridades aduanales las mercancías objeto de comercio exterior.

Despacho aduanero. Conjunto de actos y formalidades relativos a la entrada y salida de mercancías del territorio nacional.

Dictamen anticipado o resolución. Se refiere a la resolución favorable al particular que emite la autoridad aduanera a petición del importador, productor o exportador, previamente a la importación, certificando que la determinación de valor de una mercancía o de su origen por cambio de clasificación arancelaria o valor de

contenido regional o mercado de país de origen son correctos, en términos del tratado aplicable y sus reglamentaciones uniformes.

Empresa. Cualquier entidad constituida u organizada conforme al derecho aplicable, tenga o no fines de lucro, sea de propiedad privada o gubernamental, incluidas todas las sociedades, fundaciones, compañías, sucursales, fideicomisos, participaciones, empresas de propietario único, coinversiones u otras asociaciones.

Embargo precautorio. Retención de mercancías por no acatarse a lo establecido en la Ley Aduanera.

Fracción arancelaria. Es la descripción numérica o desglose de un código de clasificación que otorga el Sistema Armonizado.

Franja fronteriza. Es el territorio comprendido entre la línea divisoria internacional y la línea paralela ubicada a una distancia de veinte kilómetros hacia el interior del país.

Franquicia. Libertad y exención que se concede a una persona para no pagar derechos e impuestos por las mercancías que introduce o extrae del país.

Gastos de corretaje. Retribuciones pagadas a un tercero por los servicios prestados como intermediario en la operación de compraventa de las mercancías objeto de la operación.

Impuestos. Son las contribuciones establecidas en las leyes que deben pagar las personas físicas y morales que se encuentren en la situación jurídica o de hecho prevista por la misma y que sean distintas de aportaciones, contribuciones y derechos.

Impuestos al comercio exterior. Son los gravámenes que se tienen que cubrir de acuerdo con las tarifas que establecen las leyes por las operaciones de internación y extenuación en el territorio nacional de bienes y servicios.

Infracción. Es el hecho de violación por fallar en el cumplimiento de la ley o de no hacer lo que la ley indica.

LAB. Significa libre a bordo, independientemente del medio en que se transporte, desde el punto de embarque directo del vendedor al comprador.

Ley. Norma jurídica obligatoria y general dictada por un órgano legítimo para regular la conducta de los hombres o para establecer otros órganos necesarios para el cumplimiento de sus fines.

Mercado común. Significa un grado de integración económica tal, entre países y territorios en el que se eliminan todas las barreras arancelarias y comerciales entre los países miembros y que permite el libre movimiento de personas y capitales a lo largo del territorio nacional de los países miembros.

Mercancías. Son todos los bienes y servicios que cruzan nuestra frontera nacional aun cuando las leyes las consideren como no sujetas a una operación comercial. De acuerdo con la Ley Aduanera, se consideran mercancías los productos, artículos, efectos y cualesquiera otros bienes, aun cuando las leyes los consideren inalienables o irreductibles a propiedad particular.

Mermas. Son consideradas como aquellas que se consumen durante el proceso de producción o bien se pierden por desperdicio y no es posible comprobar.

Parte. Significa todo estado respecto del cual haya entrado en vigor un Tratado de Libre Comercio.

Partida. Significa clasificación arancelaria de cuatro dígitos.

Patente. Documento expedido por la Registro Mercantil para el ejercicio de las actividades relacionadas con la importación y exportación de mercancías

Pedimento consolidado. Documento de solicitud oficial que ampara diversas operaciones de un solo exportador.

Precios estimados. Valor presuntivo que se fija a un determinado producto (prohibido según la regla 7 del GATT) sólo para efectos de determinar el valor en aduana.

Procedimiento Administrativo en Materia Aduanera (PAMA). Es el conjunto de actos previstos en la Ley Aduanera, ligados en forma sucesiva, con la finalidad de determinar las contribuciones omitidas y en su caso, imponer las sanciones que correspondan en materia de comercio exterior, respetando al particular su derecho de audiencia al considerarse las probanzas y argumentaciones que pretendan justificar la legalidad de sus actos.

Recintos fiscales. Son aquellos lugares donde se encuentran las mercancías de comercio exterior controladas directamente por las autoridades aduaneras y en donde se da el manejo, almacenaje y custodia de dichas mercancías por las autoridades.

Reconocimiento aduanero. Procedimiento mediante el cual se realiza una revisión de documentos y mercancías para precisar la veracidad de lo declarado en el pedimento, con la finalidad de determinar la cantidad, características y la plena identificación de las mercancías.

Región fronteriza. Es el territorio que determine el Ejecutivo, en cualquier parte del país, incluyendo la franja fronteriza.

Regla de origen. Es el criterio general o específico pactado expresamente en un Tratado de Libre Comercio para definir cuándo un bien deberá considerarse como no originario y cuándo un bien podrá calificar como originario.

Reglamento. Conjunto de normas que rigen un determinado acto, conducta o actividad.

Reglamentaciones uniformes. Son las normas jurídicas que, a la fecha de entrada en vigor de los tratados, establecen y ejecutan las partes, mediante sus respectivas leyes y reglamentaciones, referentes a la aplicación, interpretación y administración de los asuntos que convengan a las partes.

Restricciones no arancelarias. Acto administrativo por medio del cual se imponen determinadas obligaciones o requisitos a la importación, exportación y circulación o tránsito de las mercancías, distintos a aquellos de carácter fiscal.

Resolución de determinación de origen. Significa una resolución de autoridad aduanera que establece si un bien califica como originario de conformidad con las reglas de origen.

Responsables solidarios. Serán los mandatarios, los agentes aduanales, el propietario o tenedor de las mercancías, del pago de impuestos al comercio exterior y de las demás contribuciones, así como de las cuotas compensatorias que se causen con motivo de la introducción de mercancías al territorio nacional o de su extracción del mismo.

Territorio aduanero. Territorio de un estado en el cual las disposiciones de su legislación aduanera son aplicables.

Tiendas libres de impuestos. Tiendas bajo control aduanero generalmente situadas en los puertos marítimos y aeropuertos, situadas donde los viajeros salen al extranjero pudiendo adquirir mercancías con exoneración de derechos de aduana y otros impuestos.

Tipo de divisa. Unidad monetaria utilizada en una transacción u operación de comercio.

Tráfico fronterizo. Los desplazamientos efectuados de una parte a otra de la frontera aduanera por personas residentes en una de las zonas fronterizas adyacentes.

Tráfico interno. Transporte de personas embarcadas o de mercancías cargadas en un lugar del territorio aduanero para ser desembarcadas o descargadas en otro lugar del mismo territorio aduanero.

Transacción en materia de infracción aduanera. Acuerdo por el cual las autoridades aduaneras, actuando dentro de los límites de su competencia, renuncian a perseguir una infracción aduanera, siempre y cuando las personas implicada cumplan con ciertas condiciones.

Transbordo. Traslado de mercancías efectuado bajo control aduanero de una misma aduana, desde una unidad de transporte a otra, o a la misma en distinto viaje, incluida su descarga a tierra, con el objeto de que continúe hasta su lugar de destino.

Tránsito. Paso de mercancías extranjeras a través del país cuando éste forma parte de un trayecto total comenzado en el extranjero y que debe ser terminado fuera de sus fronteras. Igualmente se considera como tránsito de mercancías el envío de mercancías extranjeras al exterior que se hubieren descargado por error u otras causas calificadas en las zonas primarias o lugares habilitados, con la condición de que no hayan salido de dichos recintos y que su llegada al país y su posterior envío al exterior se efectúe por vía marítima o aérea.

Tránsito aduanero. Régimen aduanero bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de una aduana a otra.

Transporte internacional. El tráfico de naves o aeronaves, nacionales o extranjeras, de carga o de pasajeros hacia o desde el exterior.

Transporte interno. Transporte de personas embarcadas o de mercancías cargadas en un lugar situado dentro del territorio nacional para ser desembarcadas o descargadas en un lugar situado dentro del mismo territorio nacional.

Transportista. Persona que transporta efectivamente las mercancías o que tienen el mando o la responsabilidad del medio de transporte.

Turista. Dentro de este término se comprende: los extranjeros que ingresan al país con fines de recreo, deportivos, de salud, de estudios, de gestiones de negocios, familiares, religiosos u otros similares, sin propósito de actividades remuneradas y sin propósito de inmigración. El término turista designa a toda persona, sin distinción de raza, sexo, lengua o religión, que entre en el territorio de un Estado distinto de aquel en que dicha persona tiene su residencia habitual y permanezca en él 24 horas cuando menos y no más de seis meses.

Unión aduanera. Entidad constituida por un territorio aduanero que sustituye a dos o más territorios aduaneros y que posee en su última fase las características siguientes:

Un arancel aduanero común o armonizado para la aplicación de este arancel.

La ausencia de percepción de los derechos de aduana y de tasas de efecto equivalente en los intercambios que conforman la unión aduanera de los productos enteramente originarios de estos países o de productos de países terceros cuyas formalidades de importación han sido cumplidas y los derechos de aduanas y tasas de efecto equivalentes percibidos o garantizados y que no se han beneficiado de una bonificación total o parcial de estos derechos o tasas.

Eliminación de reglamentaciones restrictivas a los intercambios comerciales en el interior de la unión aduanera.

Usuario. Persona natural o jurídica que haya convenido con la Sociedad Administradora el derecho a desarrollar actividades instalándose en la Zona Franca.

Valor en aduana. Es el valor de un bien para efectos de cobro de aranceles sobre un bien importado.

Valor reconstruido. Es la suma del costo o valor de los materiales y de la fabricación u otras operaciones efectuadas para producir las mercancías importadas, más la cantidad global por concepto de beneficios y gastos generales, más los gastos de transporte, seguros y otros en los que se incurra con motivo del transporte de las mercancías.

Valor de transacción. Significa el precio efectivamente pagado o por pagar por un bien o material relacionado con una transacción del productor de ese bien, ajustado conforme al Código de Valoración Aduanera o bien de la Ley Aduanera, sin considerar si el bien o material se vende para exportación.

Valor CIF. Cláusula de compraventa que incluye el valor de las mercancías en el país de origen, el flete y seguro hasta el punto de destino.

Valor declarado. Valor con fines aduaneros de las mercaderías contenidas en un envío que están sometidas a un mismo régimen aduanero y clasificadas en una misma posición arancelaria.

Valor FOB. Cláusula de compraventa que considera el valor de la mercancía puesta a bordo del vehículo en el país de procedencia, excluyendo seguro y flete.

Vehículo. Cualquier medio de transporte de carga o de personas..

Verificación previa. Revisión o inspección de mercadería antes de someterla a un régimen aduanero determinado.

Visita de recepción y control a bordo. Operaciones por las cuales la nave, aeronave u otro vehículo de transporte es visitado por el personal de la aduana, a su llegada o durante su permanencia en puertos, aeropuertos o terminales, con objeto de recibir y examinar los documentos del medio de transporte para proceder a su registro y vigilancia.

Vista de aduanas. Funcionario técnico aduanero encargado de aforar las mercaderías, ahora denominados verificadores.

Zona de libre comercio. Entidad constituida por los territorios aduaneros de una asociación de estados que posee en su última fase las características siguientes:

Eliminación de los derechos de aduana para los productos originarios de un país de la zona.

Cada estado conserva su arancel de aduana y su legislación aduanera.

Cada estado de la zona conserva su autonomía en materia de aduana y de política económica.

Los intercambios se basan en la aplicación de reglas de origen para tener en cuenta los diferentes aranceles aduaneros, para evitar los desvíos de tráfico.

Eliminación de las reglamentaciones restrictivas en los intercambios comerciales en el territorio de la zona.

Zona de vigilancia aduanera. Parte determinada del territorio aduanero donde la aduana ejerce poderes especiales, aplica o puede aplicar medidas especiales de control aduanero. Parte del territorio aduanero en que la posesión y la circulación de mercancías pueden someterse a medidas especiales de control, por la aduana.

Zonas libres. Son determinadas regiones ubicadas fuera de los centros de distribución y abasto de insumos y bienes básicos nacionales, por lo cual se les exenta de impuestos en la compra de mercancías de procedencia extranjera necesarias para la producción y el consumo. Actualmente en México ya no existen zonas libres. La firma del Tratado de Libre Comercio permite, el establecimiento de zonas fronterizas, para aplicar políticas de tratamiento fiscal y comercial especiales.

El Congreso de la República de Guatemala aprobó el proyecto de Ley presentado por el Ejecutivo llamado Ley de Actualización Tributaria, al ser Aprobado le correspondió el Decreto No. 10-2012 del Congreso de La República.

En el Libro III específicamente se mencionan las modificaciones en materia Aduanera, mismas que vienen a causarle serios contratiempos y aumento de sus costos de operación a las Empresas Desconsolidadoras.

2.8 Congreso de la República de Guatemala, Decreto 10-2012 Ley de Actualización Tributaria.

LIBRO III

Contribuyentes deben pagar seguro por mercadería en tránsito

La Superintendencia de Administración Tributaria (SAT) informó que en cualquier compañía aseguradora se puede adquirir un certificado de seguro de tributos de Comercio Exterior por cada declaración de las siguientes operaciones: tránsito aduanero interno, traslado hacia depósito aduanero o zona franca, reexportación de mercancías de un depósito aduanero o almacén fiscal.

Además del traslado entre depósitos aduaneros o almacenes fiscales, retorno al exterior del territorio aduanero de mercancías en zona franca, traslado entre zonas francas, traslado de zona franca hacia depósito aduanero o almacén fiscal y traslado de depósito aduanero o almacén fiscal hacia zona franca.

El monto del seguro es por los derechos arancelarios y demás impuestos a que estuvieren afectas las mercancías que se declaran en las operaciones mencionadas.

La SAT agrega que quienes usen el depósito en efectivo como garantía podrán hacerlo por medio de las agencias bancarias que brinden ese servicio y en los casos donde se use un seguro el beneficiario será el Servicio Aduanero.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DECRETO NÚMERO 10-2012, LEY DE ACTUALIZACIÓN TRIBUTARIA, EN SU LIBRO III.

CONTEMPLA ADUANERA NACIONAL, Y ESTA CONTIENE DISPOSICIONES IMPORTANTES.

¿En qué consiste la **omisión de pago de tributos** bajo el marco de la Ley Aduanera Nacional?

Es el pago incorrecto del tributo por parte del sujeto pasivo detectado por la Administración Tributaria, siempre y cuando la determinación incorrecta no constituya falta o delito de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.

La omisión de pago del tributo será sancionada con una multa equivalente al ciento por ciento (100%) del importe del tributo omitido, más intereses resarcitorios correspondientes conforme el Código Tributario, aplicando las rebajas en los términos y condiciones que establece ese Código. (Artículo 124 del Decreto No. 10-2012 del Congreso de la República).

¿Qué tipo de **sanciones** se establecen en la Ley Aduanera Nacional?

La Ley Aduanera Nacional establece dos tipos de sanciones:

- **Sanciones pecuniarias:** que establece multas de doscientos cincuenta Pesos Centroamericanos (\$CA 250.00), de quinientos Pesos Centroamericanos (\$CA 500.00) y de un mil Pesos Centroamericanos (\$CA 1,000.00) pagadas en Quetzales al tipo de cambio vigente en la fecha de la comisión de la infracción o en la fecha en que se descubra dicha infracción, en su caso. A estas sanciones se le aplicarán las rebajas en los términos y condiciones que establece el Código Tributario. (Artículos 126, 127 y 128 del Decreto No. 10-2012 del Congreso de la República).

- **Sanciones no pecuniarias:** Que consisten en la suspensión o cancelación de la autorización para operar otorgada por la Superintendencia de Administración Tributaria a los auxiliares de la función pública aduanera y a los beneficiarios de determinados regímenes aduaneros, en atención a la gravedad de las infracciones en que incurran en el ejercicio de sus funciones. Las causales de suspensión o cancelación, según sea el caso, se encuentran establecidas en el Artículo 129 del Decreto No. 10-2012 del Congreso de la República.

Bajo el marco de la Ley Aduanera Nacional quedó establecida la **sanción por información inexacta en el Registro de Importadores?**

Esto quiere decir que el importador que suministre información inexacta o errónea u omita datos en la solicitud de inscripción en el registro o padrón de importadores establecido por la Superintendencia de Administración Tributaria, o no comunique dentro del plazo de treinta días cualquier cambio o rectificación a los datos suministrados al referido registro o padrón, **será sancionado con una multa de un mil pesos Centroamericanos (\$CA 1,000.00), pagada en Quetzales al tipo de cambio vigente en la fecha de la comisión de la infracción** o en la fecha en que se descubra dicha infracción, sin perjuicio que no podrá realizar ninguna importación desde que se detecte el error, inexactitud u omisión, hasta que corrija los mismos o comunique los datos y sean comprobados por la Superintendencia

de Administración Tributaria. (Artículo 130 del Decreto No. 10-2012 del Congreso de la República)

MODIFICACIONES AL PROCESO DE BORRADO DE DECLARACIONES

Los **Agentes Aduaneros, importadores, exportadores y demás personas relacionadas en el proceso de Despacho de Mercancías deben estar bien enterados de lo siguiente:** Que en virtud de las nuevas disposiciones del **Decreto No. 10-2012 “Ley de Actualización Tributaria”** para las declaraciones de mercancías DUA-GT y Póliza Electrónica que sean validadas a partir del 12 de marzo del 2012 ya no se aplicará el proceso de borrado.

El proceso de borrado se continuará aplicando a las declaraciones de mercancías que sean validadas antes del 12 de marzo de 2012 y para el Formulario Aduanero Unico Centroamericano – FAUCA según los plazos que normalmente se han aplicado.

A LOS IMPORTADORES, AGENTES ADUANEROS

Cuando utilicen copias certificadas de los documentos de respaldo en la declaración de mercancías DUA-GT el número de mercancías donde se adjuntaron los documentos originales se debe consignar en la casilla No. 28 (Observaciones) de la declaración de mercancías DUA-GT y en la casilla 36 (Observaciones) de la póliza electrónica para los casos en los cuales aún se utiliza este tipo de declaración.

En las declaraciones de mercancías DUA-GT en las que se declaren números de serie o registro, se informa que estos datos deben ser impresos en la casilla 37 Descripción de mercancías o en los casos que esta no sea suficiente se deberá imprimir en el Formato C.

LA UNIDAD DE CALIFICACIÓN, REGISTRO Y CONTROL DE AUXILIARES DE LA FUNCIÓN PÚBLICA DE LA INTENDENCIA DE ADUANAS, A LOS AUXILIARES DE LA FUNCIÓN PÚBLICA ADUANERA, INFORMA

Que los expedientes que sean ingresados a dicha unidad, en los cuales por ley estén obligados a adjuntar la solvencia fiscal, éstas deben ser solicitadas por medio de un expediente, directamente en las diferentes Gerencias Regionales y

Gerencias de Contribuyentes Grandes y Medianos Especiales en las oficinas y/o agencias tributarias.

Base legal: artículo 57 "A" del Decreto 6-91 (Código Tributario) y procedimiento PRO-IRG-DCA-3.1.2.35 versión 1 de fecha 21 de febrero de 2012, emitido por la Intendencia de Recaudación y Gestión de esta Superintendencia.

A continuación, éstas son algunas de las disposiciones del Decreto y las observaciones que le pueden ayudar a disminuir las principales causas de rectificaciones en las declaraciones aduaneras.

Artículo 124 en el que se indica que por una determinación incorrecta del pago de tributo procede una multa del 100 % del importe del tributo omitido más intereses resarcitorios y mora (art. 125). Debe entenderse incluido en este caso un ajuste en una declaración única aduanera.

Se aplicará entonces una multa del 100 % de los impuestos omitidos más una multa de \$ 250.00 definida en el artículo 126 más intereses y mora si correspondiera.

En el Artículo 126 se establecen las infracciones aduaneras administrativas las cuales son sancionadas con \$250.00, en este rubro se enumeran las rectificaciones de declaraciones en el Art 126, 2, g) entre otras (no presentar documentos originales, no cumplir con los requisitos mínimos de información en los documentos).

El Artículo 127 establece otras infracciones administrativas aduaneras que son sancionadas con US\$ 500.00, por ejemplo no presentar los permisos no arancelarios requeridos u otro documento en el que se base la declaración aduanera de mercancías.

RECOMENDACIONES:

- Que la factura comercial, cumpla con los siguientes requisitos: a) Nombre y domicilio del vendedor; b) Lugar y fecha de expedición; c) Nombre y domicilio del comprador de la mercancía; d) Descripción detallada de la mercancía, por marca, modelo o estilo; e) Cantidad de la mercancía; f) Valor unitario y total de la mercancía; y g) Términos pactados con el proveedor (INCOTERMS)
- Examen Previo: (apertura previa), se sugiere realizar esta en caso se tengan dudas sobre el estado de la mercancía, cantidad, clasificación, etc. Esta apertura previa tiene un costo de \$25.00

- Cuando la descripción comercial de la mercancía incluida en la factura comercial venga en clave o códigos: el importador deberá adjuntar a la factura una relación de la información debidamente descodificada. No cumplir con alguno de estos requisitos es causal de multa por \$250.00

Deberá revisarse toda la documentación de las DUAs y trámites, cumple con los requisitos legales antes de que esta sea presentada a la aduana.

CAPÍTULO III

2. DIVERSIDAD DE SERVICIOS QUE SE PRESTAN Y NUEVOS QUE SE OFRECEN

3.1. ACTUALES

3.1.1. CARGA AÉREA

El **transporte aéreo o transporte por avión** es el servicio de trasladar de un lugar a otro pasajeros o cargamento, mediante la utilización de aeronaves, con fin lucrativo. El transporte aéreo tiene siempre fines comerciales. Si fuera con fines militares, éste se incluye en las actividades de logística.

Este modo de transporte, en principio, se pensó y desarrolló únicamente para pasajeros; sin embargo, gracias al uso de contenedores aéreos y al diseño de nuevos aviones destinados a carga, el volumen de mercancías transportado por este medio se incrementa año tras año.

El transporte aéreo es el más seguro de todos los medios de transporte. Los adelantos de la navegación aérea, de las telecomunicaciones y de las facilidades electrónicas han permitido que la aviación haya progresado de forma asombrosa.

El transporte aéreo es la modalidad de transporte más regulada en el globo terrestre. La mayoría de los países del mundo suscribieron el Convenio de Chicago en 1944 donde se sentaron las bases de las regulaciones del transporte aéreo.

Al desarrollarse en el medio aéreo, goza de la ventaja de la continuidad de éste, que se extiende sobre tierra y mar, pero está limitado por la necesidad de costosas infraestructuras y mayor coste económico que el resto de los medios de transporte

Es por estas ventajas que se presta el servicio de carga, transporte, documentación y tramites bajo la modalidad de transporte combinado (intermodal) y servicios de pago de seguros en caso de ser requeridos

3.1.2. CARGA MARÍTIMA

La característica de este medio de transporte son su gran capacidad de carga y su adaptabilidad para transportar toda clase de productos, de volúmenes y de valores.

Últimamente ha sufrido grandes cambios. Hay diversos tipos de buques: los que cuentan con bodegas de ventilación o refrigeración (carga perecedera), graneleros, buques tanque, cementeros o los que se construyen para varios tipos, como los buques portacontenedores o los que pueden cargar mineral, granel y petróleo.

El transporte marítimo ofrece el tráfico de cabotaje, que es aquel que se presta a lo largo de un litoral como un servicio costero.

Marítimo: Ventajas: - tarifas más bajas, - transporte en masa de grandes volúmenes, diversidad y especialización en tipos de buques, y - regulaciones internacionales uniformes.

Desventajas: baja velocidad - seguro más costoso, - embalajes más costosos, - costos portuarios, - mayores riesgos de saqueo y deterioro, - mayores inventarios y costos financieros durante el trayecto, y - frecuencias más espaciadas

En el transporte marítimo las empresas consolidadoras y Desconsolidadoras transportan para el servicio de sus clientes contenedores de 20 pies y de cuarenta pies.

Utilizando los con conceptos siguientes para su manejo:

FCL-FULL CONTAINER LOAD (CONTENEDOR COMPLETO)

FCL significa que la carga llega al máximo peso y medida permitida (está completa).

En la práctica, no siempre significa que el contenedor va a su máxima capacidad. Por ejemplo, un exportador encarga un contenedor de 20' a un precio fijo. Si la mercadería sólo ocupa 500 pies cúbicos y pesa 5,000 kgs. aún sería un FCL y el exportador tiene que pagar el valor de un completo.

LCL LESS THAN CONTAINER LOAD/CARLOAD-LOOSE CONTAINER LOAD (CONSOLIDADO)

LCL significa que la carga del contenedor está compuesta de partidas de mercancía que pueden tener varios exportadores y/o varios receptores. (Grupajes).

Si el exportador tiene intención de llenar un contenedor a su máxima capacidad con la mercancía de dos o más compradores para el mismo destino, se considera un LCL y la naviera aplicará precios de flete LCL el exportador tiene que entregar la mercancía en la estación de carga de contenedores de la naviera para que sea

introducida en un contenedor, así que no hay ninguna garantía que las dos o más partidas de mercancía del mismo exportador compartirán el mismo contenedor. En algunos casos se le permite al exportador introducir la mercancía en los contenedores en su misma fábrica y luego la naviera utiliza el mismo contenedor para meter la carga de otros exportadores y completar el contenedor en su propia estación de carga de contenedores.

3.1.3 SERVICIO DE DESALMACENAJE

Toda mercadería que se importa del extranjero necesita ser depositada en un almacén o bien ser liquidado en la aduana de ingreso fiscal para pagar los impuestos respectivos.

El proceso de pago de impuestos es un poco complicado, pero con la ayuda de las empresas Desconsolidadoras que cuentan con la estructura administrativa adecuada facilita todo el proceso sus clientes a los que les ha transportado su mercadería y a los que requieran de sus servicios.

Para obtener un aproximado en el cálculo de impuesto es un poco difícil, sin revisar que tipo de mercadería es la que se encuentra en el almacén, para ello se hace un previo examen para estar seguros, que el monto que se va a pagar de impuestos es el correcto y justo tanto para el importador como para el gobierno.

3.1.4 TRANSPORTE TERRESTRE.

TRANSPORTE TERRESTRE: es el más importante en la actualidad, tanto para mercancías como para personas, debido al gran desarrollo de los vehículos públicos y privados, (coches, camiones o autobuses). Su ventaja radica en la gran flexibilidad que presenta, pues no se restringe a seguir unas rutas fijas como el ferrocarril, sino que dada la interconexión de los diferentes ejes se puede llegar a cualquier lugar siguiendo las carreteras. Como desventajas presentan el elevado coste de construcción y mantenimiento de las infraestructuras viarias, o la congestión generada debido al aumento de los flujos.

Las Empresas Desconsolidadoras prestan el servicio de transporte terrestre de los contenedores de puerto de desembarque hasta su destino final que bien puede ser, un almacén fiscal, una zona franca o bien las bodegas del cliente.

Así mismo, ofrecen en la actualidad fletes internos para la mercadería que es desalmacenada.

Agregando el servicio de transporte de mercancías con entregas puerta-a-puerta, así como el despacho de exportaciones, procurando asegurar el tránsito más

corto, así como la seguridad en la carretera. Asimilan el interés del cliente de minimizar los riesgos y / o daños a la carga que implican costos adicionales.

Generalmente, las empresas Desconsolidadoras cuentan con oficinas y bodegas Centroamérica, México y Ciudad de Guatemala, así como agentes en cada país centroamericano.

La experiencia en el servicio terrestre les permite ofrecer:

- Embarques de importación y exportación en furgones y camiones completos: salidas diarias
- Embarques de importación y exportación consolidados: dos salidas semanales desde México, Guatemala, y una salida semanal desde Panamá y El Salvador
- Distribución local
- Servicio "puerta a puerta"
- Servicio intermodal

3.2. NUEVOS SERVICIOS:

Las empresas Desconsolidadoras deben incorporar una variedad de servicios adicionales a los normalmente prestados. Es decir, los servicios logísticos no incluyen sólo servicios tradicionales de transporte y distribución, si no que abarca todos los aspectos de la cadena de valor.

En este sentido, las Empresas Desconsolidadoras deben conocer las necesidades de cada uno de sus proveedores y clientes, para dar una solución adecuada a cada uno de ellos, aprender sus hábitos y preferencias servicios y hacer un buen uso de los datos que se generan durante las transacciones.

Esta información que abarca desde la posición socioeconómica de la empresa, sus clientes y sus preferencias de servicios ayuda a los intermediarios y los transportistas a reducir costos, pero únicamente pueden utilizarla para competir con las demás empresas del mismo giro comercial.

En una economía donde la información supone tanto ingresos como poder, deben considerar de qué manera puedan conseguir el equilibrio entre la eficacia ofrecida por la información que posee el servicio logístico y la confidencialidad que supone guardar los datos en la empresa.

El área de Logística es clave y estratégica, se apoya en los medios de transporte nacionales e internacionales, en los almacenes, sistemas de almacenamiento o de almacenaje. Se puede incursionar en dicha área, por ejemplo, al montar una empresa de transporte, distribución y logística, de cualquier envergadura, desde

una empresa pequeña hasta una de transporte de mercaderías y materiales de gran volumen, tanto en el mercado nacional como en el internacional. Los tipos de empresas y los servicios que se pueden prestar pueden ser: Transporte de cargas generales y cargas especiales, transporte y distribución de productos alimenticios a comercios y cadenas de supermercados; servicios de envíos de productos, paquetería, fletes; cargas poetizadas, atención portuaria, trámites aduaneros y portuarios, servicios de transporte de mercadería congelada, supe congelada, refrigerada; servicios de transporte pesado, de corta media y larga distancia, transporte de cargas peligrosas, servicio de camiones tanque para el traslado de combustible e hidrocarburos, servicios de asesoramiento integral en logística; servicios de alquiler de depósitos para almacenamiento de mercaderías, productos, materiales y equipos; transporte a granel, en contenedores, depósitos para estaciones de cargas y descargas, transporte de maquinarias.

Asimismo se pueden brindar servicios de comercio exterior, confección de presupuestos para importación y exportación y tramitación de seguros internacionales entre otros servicios. Muchas empresas del rubro cuentan con grandes flotas de camiones, remolques, semirremolques, tractores, tolvas, grúas, y en muchos casos las empresas de logística tercerizan algunos servicios a empresas transportistas, que cuenten con su propia flota de vehículos de carga y personal especializado en cargas y descargas generales, especiales y peligrosas. el comercio nacional e internacional es movilizadado por los sistemas de logística y distribución, por lo cual ésta debería ser una de las áreas a analizar por parte de quienes buscan emprendimientos rentables, existen grandes ejemplos de empresas exitosas.

3.2.1. ALMACENAJE

Mediante este sistema el cliente puede depositar en los almacenes que la Empresa desconsolidadora tenga mediante contrato asignados para prestar el servicio en forma eficiente y confiable.

El cliente siempre espera que el producto que se le entrega sea correcto, sin daños, en el tiempo correcto y a un costo razonable. Cuántas veces hemos escuchado "El Cliente siempre tiene la razón"; de ahí el motivo por el cual al no darles lo que desean, sencillamente encontrarán alguien que sí puede hacerlo. Es por eso de la importancia del porqué los almacenes son de mucha importancia en para las empresas Desconsolidadoras en la ampliación de sus servicios.

Los Almacenes de Depósitos fiscales son un auxiliar de los depósitos de aduana y son una ayuda financiera a los importadores de mercancías. Los Almacenes Generales de Depósitos tendrán por objeto la conservación y guarda de bienes muebles, y la expedición de certificados de depósito.

Por otra parte, sólo los Almacenes Generales de Depósito estarán facultados para expedir certificados de depósitos y bonos de prenda. Los Almacenes que hayan de recibir artículos por los que estén pendientes los derechos de importación, sólo podrán establecer e en los lugares en donde existan Aduanas de importación o en las demás que, al efecto, expresamente autorice el Ejecutivo Federal. Los demás Almacenes podrán ser establecidos en cualquier otra parte de la República.

Almacenes Privados de Depósitos Fiscales.

Los Almacenes Privados de Depósito Fiscal: son locales o recintos privados que funcionan bajo vigilancia de la Súper Intendencia de Administración Tributaria, los cuales son de ayuda financiera para los importadores, ya que pueden permanecer por un tiempo determinado, sin pagar derechos arancelarios.

Las entidades que se dedican a las actividades de Almacenes, son empresas privadas que previamente se dedicaron a las actividades de Almacenes Generales de Depósito.

La mercancía que se encuentra en el almacén puede ser retirada en partidas parciales, pagando el importador los derechos de aduana sobre lo que necesita y dejar en los almacenes la mercancía restante.

Ventajas de los Almacenes Fiscales.

- a) Permiten el retiro de mercancías de la Aduana sin el previo pago de los impuestos.
- b) Colocan las mercancías en un lugar más seguro que previene deterioro y robo.
- c) Permiten a los industriales, contar con mayor cantidad de materia prima en el país e ir tomándola y pagándola en la medida en que las necesites, dentro de ciertos límites (un año tiempo máximo).
- d) Mediante el Certificado de Depósito, el dueño de la mercancía puede recurrir a las entidades financieras y obtener crédito hasta el 80% del valor de dicha mercancía
- e) El Certificado de Depósito utilizado como documento de crédito incrementa el comercio, ya que el crédito es el alimento del comercio.
- f) Sirven como almacenes auxiliares a la Dirección General de Aduanas ya que al mantener esta entidad un control continuo sobre los Almacenes Fiscales, los transforma en extensiones de los almacenes del Estado y ayuda a mantener los muelles más despejados.

- g) Generan una serie de empleos fijos en los mismos almacenes, a la vez que demandan más servicios como el transporte, obreros, mantenimiento de los vehículos, comida para los trabajadores, etc.
- h) Se incrementa el comercio, ya que al no pagarse la totalidad de los impuestos aduanales, el comerciante dispone de más recursos para trabajar e invertir en otras áreas.

Responsabilidad de los Almacenes

- a) Deben responder al dueño de la mercancía dada a depósito.
- b) Deben responder a la Dirección General de Aduanas ya por la mercancía, y por los impuestos que se deben pagar por ella.

Características de los servicios de almacenaje a ofrecer:

Almacenes generales de depósito:

Los almacenes generales de depósito tendrán por objeto el almacenamiento, guarda o conservación, manejo, control, distribución o comercialización de bienes o mercancías bajo su custodia o que se encuentren en tránsito, amparados por certificados de depósito y el otorgamiento de financiamientos con garantía de los mismos. También podrán realizar procesos de incorporación de valor agregado, así como la transformación, reparación y ensamble de las mercancías depositadas a fin de aumentar su valor, sin variar esencialmente su naturaleza.

El principal objetivo, sin ser Almacenes Fiscales, es buscar aliados estratégicos que nos proporcione las mejores condiciones operativas y económicas para los clientes, con la diferencia de contar con nuestro propio personal quien realiza todas las labores directamente.

Los constantes cambios en la metodología de los importadores y la búsqueda de minimizar los costos aumentando el aprovechamiento de los servicios lleven a ampliar nuestros servicios de almacenaje, incluyendo la administración y manejo de inventarios, separación y despacho por referencias, entregas parciales, embalajes, almacenamiento en régimen general de depósito, y otros.

- Administración y manejo de inventario
- Separación y despacho por referencias
- Entregas parciales
- Embalajes

- Régimen general de depósito
- Otros

En este caso las Desconsolidadoras abren una Empresa que administre en forma independiente el manejo de las mercaderías, para beneficio de ellas y de los clientes que manejen su mercadería en forma consolidada que obligadamente descargarán el almacén fiscal, bajo la supervisión de las Desconsolidadoras, o sus representantes.

Mediante esa modalidad se procederá de la manera siguiente:

PROCEDIMIENTO PARA RECEPCIÓN DE MERCADERÍA:

Se recibe aviso por parte de la empresa desconsolidadora (cliente) del arribo de un contenedor para su descarga.

Se da aviso al encargado de cuadrilla para que esté presente el día y a la hora que se proyecta el arribo del contenedor a las instalaciones.

Se solicita el manifiesto de carga del contenedor a descargar.

Se entrega el manifiesto al encargado de cuadrilla

Al arribar el contenedor el piloto entrega documentos a importaciones de almacenadora

Importaciones se los traslada a SAT.

En la Delegación de SAT asignan un técnico para la revisión documental

Realizada la revisión revisan el Contenedor poniendo énfasis en el marchamo comparando el número con el que viene consignado en la póliza

Tanto el encargado de Bodega de la almacenadora como el Encargado de la cuadrilla de la empresa encargada de prestar el servicio, proceden a tomar fotos del contenedor cerrado y del marchamo.

Se procede con la apertura del contenedor en presencia del delegado de SAT, personal de la almacenadora y de cuadrilla de la oficina encargada de prestar el servicio.

Se toman fotos del estado en que viene la mercadería dentro del contenedor tarea a cargo de la persona asignada por Almacenadora para supervisión de la descarga y por el encargado de cuadrilla de la oficina encargada de prestar el servicio.

Se descarga el contenedor bajo la supervisión de personal de la Almacenadora y encargado de tomar fotos de toda la carga de acuerdo a como se va descargando para tener el panorama general del estado en que llegó la misma.

Se coloca la mercadería en los lugares asignados tomando nota por la almacenadora de la posición en que se ubica.

Encargado de cuadrilla elabora informe del estado que llegó la mercadería por cada cliente.

El encargado de cuadrilla envía dicho informe a Gerentes de operaciones.

El encargado de cuadrilla entrega fotos a Gerente de operaciones.

Asistente administrativo realiza pre ingreso de datos del contenedor en base a manifiestos de carga.

Al momento de terminar la descarga y que los encargados de bodega y SAT, cuadren el total de bultos, con póliza DA y manifiesto de carga. Es razonada por encargado de bodega especificando que se recibieron los bultos descritos y que se encuentran en bodega de Almacenadora, entregada la póliza a técnico de SAT. Para que le de confirmación a póliza DA.

Al momento que la almacenadora entregue copia de los ingresos, así como anotaciones respectivas como ingreso cada mercadería y la posición de la misma

El asistente administrativo completa el ingreso en la base de datos, a su vez se realiza un informe de ingreso de cada contenedor, la fecha que ingreso a almacenadora, numero de contenedor, DA. No. de ingreso. Peso en kgm, total de bultos, CIF. , impuesto, puerto descarga y longitud de contenedor.

3.2.2. CARGA Y DESCARGA

Los servicios de carga y descarga que se implementarán para facilitarle al cliente el manejo de su mercadería y que las empresas Desconsolidadoras ofrezcan un valor agregado más a los servicios normales del giro del negocio.

Descarga de de mercadería en contenedores consolidados (varios clientes)

Es el servicio de descarga se prestará a la empresa Desconsolidadora que mueva la mercadería hacia una almacenadora o recinto fiscal preferentemente a la elegida por ellos como sede de sus operaciones, en la cual tendrán instalada la oficina creada para el servicio al cliente.

El servicio incluye: proveer el personal de supervisión y de operación así como los equipos necesarios para recepción física y documental de la mercadería en el área de almacenamiento.

Carga de de mercadería en contenedores consolidados (varios clientes)

Es el servicio de carga, que se prestará a la empresa Desconsolidadora en los casos que sea requerido dicho servicio ya sea por la misma empresa para Reexportación, traslados entre almacenadoras o recintos fiscales o bien cuando algún cliente solicite este tipo de servicios.

El servicio incluye: proveer el personal de supervisión y de operación, así como los equipos necesarios para recepción de los documentos necesarios para este tipo de operaciones así como la ubicación y correcto despacho de las mismas.

Descarga de de mercadería en contenedores completos (un solo cliente)

Es el servicio de descarga que se prestará a la empresa Desconsolidadora que mueva la mercadería hacia una Almacenadora o recinto fiscal o bien si el cliente en particular lo solicita preferentemente a la elegida por ellos como sede de sus operaciones en la cual tendrán instalada la oficina creada para el servicio al cliente.

El servicio incluye: proveer el personal de supervisión y de operación así como los equipos necesarios para recepción física y documental de la mercadería en el área de almacenamiento.

Carga de de mercadería en contenedores completos (un solo cliente)

Es el servicio de carga, que se prestará a la empresa Desconsolidadora que mueva la mercadería hacia las bodegas del cliente final o bien si el cliente en particular lo solicita.

El servicio incluye: proveer el personal de supervisión y de operación, así como los equipos necesarios para recepción física y documental de la mercadería, en el área de almacenamiento.

Carga de de mercadería en camiones Pick Up, paneles o cualquier otro medio de transporte

Es el servicio de carga, que se prestará a la empresa Desconsolidadora si ella lo solicita o bien si el cliente que retira su mercadería de Almacenadora, requiere el servicio.

El servicio incluye: proveer el personal de supervisión y de operación así como los equipos necesarios para recepción física y documental de la mercadería, en el área de almacenamiento.

3.2.3 TRAMITACIÓN ADUANAL

De los Regímenes aduaneros surge la necesidad de los trámites aduanales. Con la declaración de mercancías el declarante expresa libre y voluntariamente el régimen al cual pueden destinarse las mercancías y se aceptan las obligaciones que este impone de las mismas, entendiéndose por régimen aduanero, el destino final solicitado por los declarantes al cual someterán las mercancías, dependiendo si las mismas serán consumidas en territorio aduanero nacional o no.

Artículo 91 del CAUCA, la clasificación de los regímenes aduaneros.

Definitivos: importación y exportación definitiva y sus modalidades

Temporales o suspensivos: tránsito aduanero; importación temporal con reexportación en el mismo estado; admisión temporal para perfeccionamiento activo deposito de aduanas o deposito aduanero; Exportación temporal con reimportación en el mismo estado; y exportación temporal para perfeccionamiento pasivo; y

Liberatorios zonas francas; reimportación y reexportación.

Sin perjuicio de los regímenes antes citados, podrán establecerse otros regímenes aduaneros que cada país estime convenientes para su desarrollo económico.

Regímenes Definitivos: Son aquellas destinaciones que otorgan a las mercancías una situación aduanera permanente. No se requiere la aplicación de otro régimen aduanero para que las mercancías puedan mantener su legalidad frente a la norma aduanera.

Es conveniente indicar que dentro de dicho régimen encontramos modalidades para el tratamiento de la mercancía importada que tiene incidencia en los derechos e impuestos aplicables. En ese orden se tiene la Importación con derechos pagos (corresponde al pago por despacho a consumo), exoneración total de impuestos, exoneración parcial, suspensión de impuestos y sin incidencia de los impuestos.

Tránsito aduanero internacional: El pasó de mercancía extranjera por el territorio nacional sometido a la jurisdicción de la República con destino al exterior o a territorios nacionales no sometidos a esa jurisdicción.

Régimen de reposición de inventarios con franquicia arancelaria: Permite importar con exención de derechos de importación de mercancías equivalentes esto es similar por su especie, calidad y características técnicas a las mercancías legalmente importadas, que fueron utilizadas para obtener los productos previamente exportados a título definitivo.

Artículo 92 del CAUCA. La importación definitiva, es el ingreso de mercancías

Procedentes del exterior para su uso o consumo definitivo en el territorio aduanero.

Regímenes temporales: Son aquellas que otorgan un estado transitorio a la mercancía y que requieren de una destinación definitiva para que adquieran un estado permanente en el país.

Tránsito aduanero nacional: Es el paso de mercancías extranjeras por el territorio nacional sometido a la jurisdicción de la República con destino a recintos aduaneros interiores.

Introducciones transitorias: son los Artículos que se introduzcan al país para ser exhibidos temporalmente en el territorio fiscal de Guatemala y que no pagarán derechos de Importación. No obstante los introductores deberán prestar fianza que

cubra de los impuestos que puedan causarse si los objetos introducidos permanecen en todo o en parte en el país.

Admisión temporal de perfeccionamiento activo: Permite recibir dentro de un territorio aduanero con suspensión de derechos e impuestos de Importación y previa consignación de fianza o garantía por el monto de los respectivos derechos e impuestos, algunas mercancías destinadas a ser exportadas en un plazo determinado después de haber sido sometidas a un proceso de transformación, elaboración reparación.

Artículo 97 del CAUCA Importación temporal con reexportación en el mismo estado, es el régimen que permite ingresar al territorio aduanero por un plazo determinado, con suspensión de derechos e impuestos a la importación, mercancías con un fin específico, las que serán reexportadas dentro de ese plazo, sin haber sufrido otra modificación que la normal depreciación como consecuencia de su uso.

Artículo 98 del CAUCA Admisión temporal para el perfeccionamiento activo es el ingreso al territorio aduanero con suspensión de derechos e impuestos a la importación, de mercancías procedentes del exterior, destinadas a ser reexportadas, después de someterse a un proceso de transformación, elaboración o reparación u otro legalmente autorizado.

Cada país signatario podrá establecer que un porcentaje de las mercancías sometidas a procesos de transformación, elaboración o reparación u otro autorizado bajo este régimen, pueda importarse definitivamente a su territorio, previo cumplimiento de los requisitos, formalidades y condiciones establecidas en la legislación nacional.

El plazo para la reimportación será el que establezca el Reglamento.

Artículo 103 del CAUCA establece como exportación temporal para perfeccionamiento pasivo es el régimen que permite la salida del territorio

aduanero por un plazo determinado de mercancías nacionales o nacionalizadas, para ser sometidas en el exterior a las operaciones de transformación, elaboración, reparación u otras permitidas, con suspensión en su caso, de los derechos e impuestos a la exportación, para ser reimportadas bajo el tratamiento tributario y dentro del plazo establecido en el Reglamento.

Depósitos: consiste en colocar las mercancías extranjeras en almacenes oficiales o en zonas libres para su reexportación, para consumo o utilización dentro del país. Cuando se trate de zonas o puertos libres de depósito también podrá tener objeto la transformación o envasado de las mercancías.

Depósitos Especiales para Mercaderías a la Orden: destinado exclusivamente a la Exportación para la venta a los barcos que lleguen a los puertos habilitados de la República para seguir viaje al exterior y a la venta en los Aeropuertos Internacionales a los pasajeros que salgan o pasen con destino a países extranjeros.

Admisión Temporal para perfeccionamiento activo

Fundamento Legal: Artículo 98 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano - CAUCA-

Requisitos:

* Solicitud se debe indicar en la misma que la mercancía se importará para Transformación, elaboración o reparación u otro legalmente autorizado.

* Fotocopia simple legible:

* Documento que ampare el ingreso del bien a importar al territorio nacional

(B/L, carta de porte o guía aérea) consignada al interesado.

* Factura

* Lista de empaque

* Documentos de soporte que permitan plenamente la identificación de la mercancía a importar, mediante series, números o códigos.

* Constitución de la empresa

* Planilla de trabajadores

* Justificación económica de la operación con indicación de las provisiones de exportación,

* Descripción técnica del proceso de elaboración, transformación o reparación.

* Solvencia fiscal

* Si la empresa se encuentra también calificada al amparo del Decreto 29-89, Ley de Fomento y Desarrollo de la actividad exportadora y de maquila, deberá presentar constancia de no tener saldos vencidos en la Oficina de:

Perfeccionamiento Activo.

En la solicitud se deberá incluir:

* Detalle de incisos arancelarios de importación y reexportación para operar con el régimen, incluyendo subproductos resultantes del proceso.

* Especificación del tipo de perfeccionamiento a realizar.

* Descripción específica de cada proceso y la proporción de materias primas y extranjeras incorporadas para la obtención de cada producto compensador resultante de la actividad. Porcentaje de pérdidas, mermas y subproductos de cada una de las materias importadas.

Importador directo, está representado por toda empresa dedicada a la labor de importación de diferente tipo de productos, para su distribución en el mercado local.

En esta clasificación también se toma en cuenta los importadores de materia prima, que posteriormente se utiliza para la producción de productos.

La empresa importadora es la responsable de realizar la liquidación de la respectiva póliza de importación, así como de efectuar el pago de los impuestos correspondientes.

Importador Indirecto se da cuando una empresa utiliza los servicios de otra empresa para llevar a cabo la importación de productos. En este caso es la empresa intermediaria quien se responsabiliza por liquidar los gastos aduanales y efectuar el pago de impuestos.

Reimportación: importación de mercancías en un territorio aduanero, las cuales fueron anteriormente exportadas desde ese territorio.

Importaciones finales: las importaciones finales son aquellas cuyo destino final es Guatemala. Los productos se nacionalizarán en Guatemala mediante la liquidación de la póliza de importación y el pago de los impuestos correspondientes. El consumo de estos productos será en el mercado local.

Importaciones en Tránsito: se refiere a aquellas importaciones que su destino final no es Guatemala sino únicamente están de paso pero su destino final podrá ser cualquier otro país. En este caso, no se hará la liquidación de la póliza así como tampoco se deberán cancelar los impuestos sino esto se hará necesario en el país

de destino final. Estos casos se dan cuando una empresa importa productos para Guatemala, El Salvador y Honduras, por ejemplo.

En Guatemala únicamente se liquidarán los productos cuyo destino final corresponde a este país y el resto se irán liquidando en cada país de destino. Esto se debe indicar a la empresa de transporte desde el inicio de la importación para que ellos a su vez preparen la mercadería a manera que este procedimiento no se complique en el despacho en cada país. Las empresas de transporte le pueden asesorar en la mejor manera de manejar este tipo de importaciones, así como toda la logística necesaria.

Tipos de importación: Conforme la clasificación general del tipo de importación, se tipifican de la manera siguiente:

Importación para el consumo: Régimen aduanero por el cual las mercancías Importadas pueden entrar en libre circulación dentro del territorio, previo pago de los derechos e impuestos a la importación exigibles con cumplimiento de las formalidades necesarias.

Importación: También denominado Despacho a Consumo, consiste en introducir legalmente al territorio aduanero de la República, productos procedentes del exterior o de una zona o puertos libres establecidos en el país.

Importación temporal: El régimen aduanero que permite recibir dentro del territorio nacional, bajo un mecanismo suspensivo de derechos de aduana, impuestos y otros cargos de importación, aquellas mercancías destinadas a ser enviadas al exterior después de haber sido sometidas a un proceso de ensamblaje, montaje, máquinas, equipos de transporte en general o aparatos de mayor complejidad tecnológica y funcional, elaboración, obtención, transformación, reparación, mantenimiento, adecuación, producción o fabricación de bienes.

Permite ingresar al territorio aduanero por un plazo determinado, con suspensión de derechos e impuestos a la importación, mercancías con un fin específico, las que serán reexportadas dentro de ese plazo.

Importación temporal con reexportación en el mismo estado

Fundamento Legal: Artículo 97 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano–CAUCA

Requisitos:

* Solicitud

*Fotocopia simple legible: Documento que ampare el ingreso del bien a importar al territorio nacional (B/L, carta de porte o guía aérea) consignado al interesado.

* Factura

* Lista de empaque

* Documentos de soporte que permitan plenamente la identificación de la mercancía a importar, mediante series, números o códigos.

* Anotación: En la solicitud se deberá indicar la aduana por donde ingresará la mercancía, y el monto de la fianza a constituir que garantice el cien por ciento de los Derechos Arancelarios a la Importación temporal e impuesto al valor

agregado de la mercancía objeto de la importación temporal y/o pago en depósito efectuado ante la aduana de ingreso.

Tipos de exportación: La exportación se puede clasificar de la siguiente forma:

Exportación definitiva: Artículo 93 del CAUCA La exportación definitiva, es la salida del territorio aduanero de mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo definitivo en el exterior.

Reexportación: El Artículo 107 del CAUCA, establece que es el régimen que permite la salida del territorio aduanero, de mercancías extranjeras llegadas al país y no importadas definitivamente. No se permitirá la reexportación caídas en abandono o que se haya configurado respecto de ellas, presunción fundada de falta o infracción aduanera penal.

Exportación Temporal de Perfeccionamiento Pasivo: Artículo 103 del CAUCA establece que la exportación temporal con reimportación en el mismo estado, es el régimen aduanero mediante el cual, con suspensión del pago de derechos e impuestos a la exportación en su caso, se permite la salida temporal del territorio aduanero, de mercancías nacionales o nacionalizadas, con un fin específico y por un tiempo determinado, con la condición que sean reimportadas sin que hayan sufrido en el exterior ninguna transformación, elaboración o reparación, en cuyo importación caso a su retorno serán admitidas con liberación total de derechos e impuestos

IMPORTACIÓN TEMPORAL

Es la entrada al país de mercancías extranjeras para permanecer en él por tiempo limitado y con una finalidad específica.

No están sujetas al pago de impuestos al comercio exterior, ni de cuotas compensatorias, salvo que la introducción de las mercancías se realice bajo un programa que difiere o devuelve de aranceles; que la propiedad de las mercancías se transfiera o enajene a excepción de las realizadas entre empresas IMMEX.

Así se tiene dos formas:

Importación temporal de mercancías para retornar al extranjero en el mismo estado que fueron importadas, es decir, la mercancía no debe de sufrir ninguna alteración

- Importación temporal de mercancías para someterlas a procesos de elaboración, transformación o reparación en programas de maquila
-

Siendo un campo tan extenso es donde las empresas desconsolidadoras deberán de ofrecer el servicio de liquidación de las diferentes pólizas que permite el régimen guatemalteco facilitándole al cliente el trabajo, ahorro de tiempo y disminución de sus costos ya sea al importar o exportar.

Con estos servicios además el desconsolidador aumenta sus ingresos, sus clientes quedan satisfechos y solicitan a su proveedor que embarquen sus mercaderías con estas empresas.

La labor de liquidación se efectuaría de acuerdo al régimen que el cliente elija.

Las desconsolidadoras manejan contenedores consolidados y completos.

DA Importación (Envío) a Depósito de Aduanas o Almacén Fiscal
DI Importación definitiva de mercancías proveniente de almacén Fiscal
DT Tránsito entre Depósitos de Aduanas
DR Reexportación del Régimen de Depósito de Aduanas
DTI Delación de Tránsito Internacional

Estos regímenes son los más usados por los clientes de las desconsolidadoras y el prestarles el servicio de trámite de los mismos beneficiara a ambas partes.

3.2.4 SERVICIO DE CUADRILLA PARA CARGA Y DESCARGAS

Es un servicio importante que se adicionará a los importadores usan personal externo o cuadrillas que estén disponibles dentro del Almacén Fiscal, pero siempre con la duda de si su mercadería es manejada correctamente.

Adicionando este servicio los clientes garantizan el manejo de su mercadería, será prestado por personal seleccionado, capacitado y bajo la dirección de un encargado de la misma, la empresa responsable formada por el desconsolidador para la prestación de los servicios adicionales será la responsable de los inconvenientes si existieran.

¿Que se entiende por cuadrilla?

Es un grupo de estibadores que se ocupan en estibar la mercancía a bordo de las los transportes, así como también de su desembarque en los almacenes fiscales, bodegas de los clientes. Su número dependerá, si es una cuadrilla manual que manipula físicamente la mercancía o cuadrilla que usa equipo mecanizado de manipuleo de mercancía, de la naturaleza de la operación de carga que se realiza.

3.2.5 CUALQUIER OTRO SERVICIO RELACIONADO CON EL GIRO DEL NEGOCIO

La creación de muchas empresas que se dedique a al transporte multimodal específicamente desconsolidación de mercadería hace necesario que se presten cada día mejores servicio y variedad de los mismos que incidirán en una mayor captación de cliente y una mejora en los ingresos y sobre todo lograr un mejor posicionamiento en el mercado de la logística.

Uno de los principales objetivo, sin ser Almacenes Fiscales, es buscar aliados estratégicos que proporcionen las mejores condiciones operativas y económicas

Para los clientes, con la diferencia de contar con nuestro su personal quien realiza todas las labores directamente.

Los constantes cambios en la metodología de los importadores y la búsqueda de minimizar los costos aumentando el aprovechamiento de los servicios ha llevado a ampliar los servicios de almacenaje, incluyendo la administración y manejo de

inventarios, separación y despacho por referencias, entregas parciales, embalajes, almacenamiento en régimen general de depósito, y otros.

- Administración y manejo de inventario
- Separación y despacho por referencias
- Entregas parciales
- Embalajes
- Régimen general de depósito
- Otros

Administración y manejo de inventario

Actualización de los inventarios diariamente para mejor control interno y ofrecemos a los clientes el envío de los inventarios de acuerdo a sus requerimientos ya sea diario, semanal, quincenal o mensualmente. Todos los inventarios son enviados electrónicamente.

Separación y despacho por referencias

De acuerdo a cada negociación, se ofrecerán a los clientes la posibilidad de separar por códigos, colores, referencias, tipos y hasta fechas de vencimiento de las distintas mercancías que se reciban en las bodegas. Esto desde luego se convierte en una importante ayuda a los importadores ya que pueden controlar el ingreso de carga y el status de la misma, solicitar a sus agencias de aduana la nacionalización de productos sin mediar revisiones previas y finalmente de ayuda directa para el montaje de nuevos pedidos. Este servicio funciona como una importante herramienta ya que los despachos son más expeditos y seguros.

Entregas parciales

De ser necesario se efectuarán despachos parciales, ya que por razones de volumen de carga, peso, distancia entre el almacén y el sitio final de entrega; muchas veces el transportista no tiene la capacidad de retirar el 100% de la mercancía el mismo día. Se pueden presentar casos especiales en donde ya nacionalizada la mercancía no es posible retirarla el mismo día, se podrá trasladar al régimen general de depósito para que desde ahí se finalice con la entrega, sin que esto le genere gastos adicionales al cliente.

Embalajes

El personal contará con la capacidad y experiencia necesaria para realizar los embalajes que el cliente solicite para la seguridad de cada tipo de mercancías. En este servicio se solicitan las especificaciones técnicas al cliente de cómo desea ser embalado determinado producto y se realiza una estimación de los costos a efectos de que el cliente los considere dentro de su presupuesto.

Régimen General de Depósito

Tanto para cargas nacionales, cargas de importación ya nacionalizadas o bien cargas de exportación, se ofrecerá bodega bajo este régimen desde donde se pueden realizar consolidaciones para exportación terrestre o marítima o bien almacenar sus productos sin necesidad de contar con bodegas propias. El servicio está abierto a todos los clientes y especialmente a los que les estemos prestando el servicio global.

3.3. RIESGOS A LOS QUE SE EXPONEN LA EMPRESAS DESCONSOLIDADORAS AL NO AMPLIAR Y DIVERSIFICAR SUS SERVICIOS.

3.3.1. Fundamentos teóricos y conceptuales del Riesgo.

En primer lugar, el riesgo afecta a los futuros acontecimientos. El hoy y el ayer están más allá de los que nos pueda preocupar, pues ya estamos cosechando lo que sembramos previamente con nuestras acciones del pasado. La pregunta es,

podemos por tanto, cambiando nuestras acciones actuales, crear una oportunidad para una situación diferente y, con suerte, mejor para nosotros en el futuro. Esto significa, en segundo lugar, que el riesgo implica cambio, que puede venir dado por cambios de opinión, de acciones, de lugares en tercer lugar, el riesgo implica elección y la incertidumbre que entraña la elección. Por tanto, el riesgo, como la muerte, es una de las pocas cosas inevitables de la vida.

Asociada también a inseguridad, duda o insuficiente conocimiento que en mayor o menor grado rodea a los hechos económicos y sus resultados, así como la afectación y carácter no deseable de algunos de los efectos que se deriven de ellos, constituyen la base para la existencia de riesgo. Varios autores han pretendido dar definiciones al término analizado. En la Tabla 1 se relacionan algunas de estas definiciones según un orden cronológico, destacándose que la omisión de otras responde a lo extenso que resultaría su tratamiento, ya que, en general, se considera que las omitidas consultadas son similares, en su esencia a las que se han incluido.

Las diversas definiciones de riesgo existentes, demuestran que el mismo es adaptado según la actividad por la cual se exponen los entes económicos, Entendiéndose desde distintos puntos de vista, como son:

En economía: Conjunto de dificultades y peligros que debe afrontar el empresario para conseguir beneficios en su actividad o la probabilidad de no obtener el resultado esperado y deseado.

Ningún empresario asumirá riesgos sin una compensación. De aquí que exista una indisoluble relación entre riesgo y rentabilidad en la mayor parte de las decisiones financieras de una entidad. La asociación habitual entre ellas será positiva, es decir, a mayor riesgo, mayor rentabilidad esperada, y viceversa. Esta relación está presente en todas las decisiones del negocio en la medida en que su objetivo está siempre indisolublemente ligado a la obtención de determinados niveles de rentabilidad y a la maximización del valor de la empresa para su propietario.

3.3.2 Disminución de clientes:

El mal servicio es la principal causa de la pérdida de clientes. Según la Asociación de Management de Estados Unidos (American Management Association, AMA), el 68 por ciento de los clientes que abandona su relación comercial con una empresa, lo hace porque el servicio es deficiente. Otra dato: el 90 por ciento de los compradores perdidos no intenta comunicarse con la compañía para explicarle

qué sucedió. Y lo peor de todo: un cliente insatisfecho le comenta a 10 personas su descontento. El satisfecho, en cambio, sólo difunde su experiencia a otros cinco individuos. Tom Peters dice que reemplazar US\$1 de un cliente perdido, cuesta US\$10.

Estas cinco medidas evitan los errores más comunes del servicio al cliente:

Ayudará al personal a entender la importancia de un buen servicio

A menudo, los empleados piensan que un desliz ocasional en el servicio no tendrá mayores consecuencias. Según el Service Management Research Group, el 92 por ciento de los presidentes ejecutivos dice que la calidad del servicio es la clave del éxito; los gerentes de las sucursales, en cambio, la ubican por debajo de otros.

Una de las mejores maneras de alinear las prioridades del personal con las de la compañía, es predicar con el ejemplo. Una investigación de The Nierenberg Group demuestra que el 95 por ciento de los vendedores aseguró que mejorar las comunicaciones interpersonales los motivaría a realizar mejor su trabajo. Técnicas para lograr lo son las siguientes:

Demostrar una actitud abierta y amistosa: la alta gerencia debería ser profesional y atenta al mismo tiempo.

Brindar ayuda: Los gerentes deberían tener una actitud proactiva en el trato con su personal. Es importante advertir de inmediato cuándo un empleado está disconforme, para evitar que el descontento se contagie a los clientes.

Dar el 110 por ciento automáticamente: los empleados esperan que sus pedidos sean atendidos, pero los superiores podrían ir más allá, dando una respuesta veloz a las inquietudes, y ofreciendo ayuda adicional.

Sincronizar con el reloj del cliente:

En la mayoría de las empresas hay clientes que no responden rápidamente; en estos casos es fundamental no fastidiarlos con las "llamadas de seguimiento", porque detrás de ellas, se esconde otra inquietud, ¿por qué tarda tanto? Una

manera de evitar este tipo de llamados es incluir algunas preguntas en las conversaciones previas, como por ejemplo, ¿cuándo desea que le enviemos el producto? o ¿cuándo me dará los detalles de su queja?

Las comunicaciones apresuradas, o no personalizadas también perjudican las relaciones con el cliente. Para evitar esta situación, es aconsejable:

Preguntarle al cliente qué prefiere; algunos optan por las cartas, otros por las llamadas telefónicas. Aun cuando la empresa tenga procedimientos y políticas establecidas, nunca pierda de vista los requerimientos del cliente.

Si hubo algún problema, retome el contacto con el cliente después de un tiempo; el Seguimiento a largo plazo es fundamental.

Establezca un plan preventivo. Si un pedido está demorado, adelántese: llame al cliente y ofrézcale enviar la mercadería a través de un medio más veloz, sin costo adicional para él.

Conocer al cliente en vez de suponer cómo es

Hasta los clientes más conocidos, cambian con el tiempo; por ende, mantener el mismo nivel de servicio, no resulta efectivo. Además, la competencia seduce a nuestros compradores habituales, de modo que es imprescindible fomentar la lealtad continuamente.

Las investigaciones y los datos nos revelan las necesidades y las actitudes de los clientes. Pero esto no sustituye el trato personalizado. Hay tres medidas efectivas: que ayudan a mantener el contacto personal:

Cuando trate con sus clientes, ya sea en persona o por teléfono, pregúnteles si no les molestaría contestar algunas preguntas que lo ayudarán a entender mejor sus necesidades. Es una forma más personal de encuestarlos, que reemplaza a los formularios por correo.

Envíe una nota personalizada a sus clientes más antiguos, y logrará que se sientan especiales. Basta con agregar una carta dirigida a su nombre en alguna publicación de la compañía.

Cuando un cliente se queja, los empleados tratan de hacer todo lo posible para resolver el problema. Para que la respuesta cause mejor impresión, pídale a un

superior que lo llame y también se disculpe; es una manera de decirle que la compañía que lo aprecia.

.

Mejorar el protocolo

La gente quiere, más que nada, ser respetada. La primera cuestión es cómo dirigirse al cliente, en especial, al que recién empieza su relación con la compañía. Una sugerencia: utilizar un trato formal (“Sr.” o “Sra.”) hasta que lo autoricen a llamarlo por su nombre de pila.

Si bien los avances más recientes en el servicio al cliente se relacionan con la tecnología (programas que agende las llamadas pendientes, mejor gestión de datos, entre otras cosas), la interacción personal es irremplazable. Por eso, es conveniente recordar algunas reglas básicas:

Aliente a su gente a utilizar un idioma sencillo cuando hable con los nuevos clientes. A menudo, la gente trata de impresionar usando palabras técnicas, pero éstas alejan al comprador.

Coloque un pequeño espejo con la palabra “sonría” en el escritorio de sus vendedores y del personal de soporte al cliente, aun en el de los que brindan este servicio por teléfono. Es una forma de recordarles que deben tener una actitud alegre y amigable.

Escriba guiones de ventas y respuestas a algunas cuestiones vinculadas al servicio al cliente. No se trata de un guión de telemarketing, sino de una guía para ayudar a recordar los temas más importantes del contacto con clientes.

Evalúe lo que saben sus empleados sobre sus productos o servicio. A veces, el personal sólo recuerda una cantidad muy limitada de los beneficios que la compañía ofrece.

5. Comunicaciones personales (el poder de tres)

La cuestión clave en la gestión de relaciones con el cliente es descubrir la manera que se puede establecer un contacto personal con cada uno. El “poder de tres” es una técnica que se basa en hacer el seguimiento de tres compradores por día, y escribirles una nota de agradecimiento. El objetivo es plantar las semillas que le demuestren a la gente que la empresa valora su relación comercial. Algunos ejemplos que funcionan muy bien son:

Si un cliente está disconforme, aun cuando la empresa procedió correctamente, envíele una carta de disculpas.

Si un cliente ayudó a resolver un problema, escríbale una nota en la que reconoce esa cooperación, y le agradece su paciencia.

Si pierde un cliente, envíele una carta en la que admita que él tuvo razón; dígame que la empresa extrañará la relación comercial, y que esperan reanudarla en el futuro.

3.3.2 Perder confianza en los agentes de exterior:

En el negocio del transporte multimodal los agentes del exterior se conocen como Forwarder.

El forwarder es el intermediario que toma todas las disposiciones necesarias y/o proporciona servicios complementarios para el transporte de mercancías y otros servicios en representación del emisor. Las personas que se encargan de la importación/exportación y del tránsito de mercancías por cuenta del cargador también puede ser conocidas como agentes de aduana.

El Forwarder como empresa de transporte internacional, puede ser agente IATA (International Transport Association), especialista en el transporte de carga aérea, agente consolidador en todas las modalidades de transporte, agencia de transporte por carretera y operador de transporte multimodal. Con la contenerización de las mercancías se ha ido creando la imagen del Forwarder como consolidador y/o NVOCC (Non Vessel Operator Common Carrier), en el transporte marítimo. La imagen del forwarder está oficialmente regulada en la mayoría de los países. Sus funciones están claramente definidas en el comercio internacional y se agrupan en la FIATA (Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés)

Si retrocedemos en el tiempo vemos que la logística como tal, no surgió hace un par de años como podríamos creer. Si bien, la Logística tiene sus orígenes en el mundo militar, este se remonta al siglo VII antes de Cristo. En esa época, en Grecia, en el ámbito militar nos encontrábamos con el “Logístiko”, encargado principalmente de determinar las cantidades de pertrechos que se necesitarían para avanzar de acuerdo a los planes. Por lo tanto, este logístiko en una primera instancia era sólo un calculista. Posteriormente, en el siglo II DC, aproximadamente, en la época romana, surge el “Logista”, cuya misión era la de proveer de los suministros necesarios a las tropas.

Pero esta actividad no solo incluía abastecer de las cantidades requeridas, sino también, de buscar las mejores fuentes de aprovisionamiento (proveedores) y

entregar a las unidades pertinentes. Así, con el tiempo, la logística se ha posicionado tanto a nivel operativo, táctico y estratégico en el mundo de la milicia. De esta forma, y producto de los buenos resultados generados por esta “actividad” al interior de la milicia es que el mundo empresarial decide “importar” el concepto y aplicarlo. Veamos ahora, cómo ha evolucionado la definición de logística a través de los años, basado en las diferentes definiciones generadas por el Council of Logística.

Management 1986: Logística es el proceso de planificar, implementar y controlar de manera eficiente y económica el flujo y almacenamiento de materias primas, productos en proceso, inventario, y productos terminados con la información asociada desde el punto de vista de origen hasta el punto de consumo para conformarse a las necesidades del cliente.

1998: Logística es aquella parte de los procesos de Supply Chain que planifica, implementa y controla el flujo y almacenaje efectivo y eficiente de bienes y servicios y toda la información relacionada desde el punto de origen al punto de consumo para poder cumplir con los requerimientos de los clientes.

2004: Logística es aquella parte del Supply Chain Management que planifica, implementa y controla el flujo directo e inverso y el almacenaje efectivo y eficiente de bienes y servicios con toda la información relacionada desde el punto de vista de origen al punto de vista de consumo para poder cumplir con los requerimientos de los clientes.

Una vez definido el concepto, cabe profundizar en cuatro aspectos fundamentales:

1. Proceso. Conjunto de actividades.
2. Flujo. Existe un movimiento, un traslado, un desplazamiento de materiales y de información asociada al movimiento de dichos materiales.
3. Origen y Punto de Consumo. Indica los límites en los cuales se ejecuta la logística. Por un lado con proveedores y por otro con los clientes.
4. Eficiencia y eficacia. Tiene que ver con el logro de los objetivos. En algunos casos con la mínima utilización de los recursos (eficiencia) y en otros lograrlo como sea (eficacia).

A modo de resumen, la Logística debe pretender dos grandes objetivos: Satisfacer las necesidades de los clientes (internos y externos). Eficiencia en sus operaciones.

En nuestro país, la logística también ha evolucionado. En los últimos cinco años se ha visto crecer esta industria y esta actividad al interior de las empresas. Entre algunos de los factores que se puede visualizar su evolución son los siguientes:

- La incorporación de áreas de logística en las empresas (creando incluso gerencias de logísticas)
- Creación de carreras técnicas y profesionales de logística
- Aumento de los niveles de capacitación de empleados de áreas logísticas
- Proliferación de empresas que prestan servicios logísticos
- Desarrollo y construcción de Centros de Distribución
- Desarrollo de ferias, congresos, seminarios, entre otros.

De esta forma, la logística ha evolucionado en nuestro país, y lo seguirá haciendo, pues todavía quedan instancias de evolución y mejoramiento a todo nivel. En la siguiente figura, se puede definir el concepto de logística visualizado desde un enfoque sistémico. Recordando lo anterior, todo sistema posee “entradas” o “Inputs”, que son aquellos elementos que permiten alimentar al proceso. El proceso a su vez considera la forma en que se ejecutan las cosas, cómo se desarrollan, cómo están organizadas, considera también el Know-how para llevar a cabo las actividades, de modo de generar las “salidas” o “outputs”. Pero para poder lograrlo, deben existir ciertas acciones de gestión como son la Planificación, implementación y el control.

Las actividades logísticas.

Sin bien la logística es conocida como un proceso transversal que cruza a todas las áreas de una organización (finanzas, comercial, RR HH, producción, etc.), ésta realiza actividades muy concretas. Definida la logística como un proceso, está compuesta por un conjunto de actividades que se van ejecutando tanto a lo largo de la cadena logística de la empresa, como así también a lo largo de la cadena de suministros.

Estas actividades, como se mencionó anteriormente, son desarrolladas en todo tipo de empresas y por ende, deben ser coordinadas por el gestor logístico de manera que cada cliente interno, pueda cubrir sus necesidades de materiales en términos de tiempo, condiciones y costos.

Entre las actividades que la logística desarrolla, se encuentran:

- Abastecimiento y compras
- Gestión de almacenamiento
- Inventarios
- Transporte y distribución
- Manipulación de materiales
- Logística Inversa

- Gestión de información (logística)
- Servicio al cliente logístico.

De esta forma, dejamos en claro que la Logística no sólo es una actividad, sino un proceso que abarca un conjunto de actividades y va a depender del tipo de empresa y la importancia que se le asigne a la logística, la forma en que se gestionen dichas actividades. El desafío se presenta cuando las empresas u organizaciones “descubren” la importancia de la logística y deciden posicionarla a un nivel mayor, ya sea táctico u estratégico

Si las empresas Desconsolidadoras no mejoran sus servicios o los amplían sus servicios o diversifican sus servicios perderán la confianza en sus agencias de carga y por consiguiente las empresas proveedoras de carga buscaran otras empresas que cumplan con sus expectativas para evitar queja de los clientes finales.

3.3.3. Pérdidas económicas y sus consecuencias:

La actividad de toda empresa, sea financiera o no, está enmarcada en un entorno donde coexisten factores de toda índole: económicos, políticos, ecológicos, jurídicos, sociológicos, entre otros. De la capacidad de adaptación de la empresa a los cambios dependerán no sólo los beneficios, sino también, su existencia como empresa.

Estas organizaciones empresariales basan su actividad en: la obtención de ganancias, el crecimiento de mercado, el desarrollo exitoso de negociaciones, la ejecución de inversiones, la prestación de servicios públicos y el desempeño de una función gubernamental. Pero para lograr estos objetivos en un mundo excesivamente competitivo, existen aspectos fundamentales que hay que controlar, por ejemplo, satisfacer las necesidades de los clientes, anticipar y actuar ante los movimientos de la competencia, investigar y desarrollar opciones más eficientes, brindar productos y servicios de la mayor calidad posible, entre otros.

Pero un punto fundamental que deben tener en cuenta las organizaciones, es la supervivencia en caso de pérdidas catastróficas provocadas por accidentes, negligencias, falta de profesionalismo o cualquier otro causal de pérdida o efecto dañoso que amenace con interrumpir las operaciones de la organización, para su crecimiento o reducir sus utilidades.

Uno de los factores determinantes para que todo proceso, llámese logístico o de producción, se lleve a cabo con éxito, es *implementar un sistema adecuado de indicadores para medir la gestión de los mismos*, con el fin de que se puedan implementar indicadores en posiciones estratégicas que reflejen un resultado óptimo en el mediano y

largo plazo, mediante un buen sistema de información que permita medir las diferentes etapas del proceso logístico.

Actualmente, las empresas tienen grandes vacíos en la medición del desempeño de las actividades logísticas de abastecimiento y distribución a nivel interno (procesos) y externo (satisfacción del cliente final). Sin duda, lo anterior constituye una barrera para la alta gerencia, en la identificación de los principales problemas y cuellos de botella que se presentan en la cadena logística, y que perjudican ostensiblemente la competitividad de las empresas en los mercados y la pérdida paulatina de sus clientes.

Todo se puede medir, por tanto todo se puede controlar, allí radica el éxito de cualquier operación, no se puede olvidar: **"lo que no se mide, no se puede administrar"** El adecuado uso y aplicación de estos indicadores y los programas de productividad y mejoramiento continuo en los procesos logísticos de las empresas, serán una base de generación de ventajas competitivas sostenibles y por ende, de su posicionamiento frente a la competencia nacional e internacional.

Tomar clara conciencia de la importancia de la calidad y sus efectos finales en la rentabilidad de la empresa, requiere no sólo de una forma de pensar y sentir la calidad, sino además y por sobre todas las cosas, hacer de la prevención una actitud.

La calidad debe ser comprendida desde diferentes aristas o puntos de vista.

Primero: Hacer bien las cosas a la primera. Se trate del producto o servicio final, o bien de componentes o servicios internos, es fundamental hacerlo no sólo bien, sino además hacerlo correctamente sin necesidad de reprocesamiento o acciones correctivas.

Segundo: La calidad no sólo comprende el producto o servicio vendido, sino además, todas las actividades y procesos de contacto y servicio con el cliente. De poco sirve hacer bien un producto, si los servicios de recepción de pedidos, facturación, entrega y post-ventas presentan un bajo nivel de calidad.

Tercero: se tiene la calidad como cumplimiento de los requisitos establecidos en función de los requerimientos de los clientes.

Cuarto: Dar cumplimiento a principios fundamentales de calidad que hacen a la seguridad y fiabilidad del producto o servicio

Quinto: Calidad de diseño y capacidades de prestación, como fuente de valor agregado para el cliente o consumidor.

Sexto: La calidad debe no sólo impedir la generación de pérdidas para la empresa productora de los bienes y servicios, sino también, impedir la pérdida económica para el cliente o consumidor. Para evitar las pérdidas del cliente o consumidor no sólo debe tenerse en cuenta la falta o mal funcionamiento del producto, sino también los daños que ese mal funcionamiento puede ocasionar.

Una video o un pasa casete que no funcione debidamente no sólo ocasionará un primer perjuicio por los gastos de arreglos, movilización (tiempo, traslado, etc.) destinado a prestación de garantías, sino además la posible rotura de casetes o películas. En muchos casos, dicha pérdida va mucho más allá de lo material, para afectar recuerdos emocionales. De igual forma un freno que no funciona no implica meramente el gasto correspondiente al arreglo del freno, sino además los arreglos de los posibles destrozados ocasionados por el mal funcionamiento del mismo, los cuales incluyen en muchos casos daños a la salud.

Séptimo: La falta de funcionamiento en el momento que más se necesita, o momento de la verdad. Una foto que no sale, una comunicación que no se logra, una video que no funciona.

Esos momentos especiales en los cuales la máquina fotográfica, el celular, o el video dejan de funcionar dejan un sabor muy especial en el propietario o usuario de la misma.

El sexto y séptimo puntos inciden de forma especial y directa en el posicionamiento que el producto y en especial la marca de la misma dejan en el consumidor. Un mal posicionamiento termina generando menores ventas (publicidad “boca a boca” negativa) y con ello un perjuicio enorme para la marca.

La calidad no es una cuestión menor, la falta de calidad genera pérdidas económicas o emotivas, las cuales llevan a una actitud negativa del consumidor para con la marca en cuestión. Ello no sólo se da en productos, sino también en servicios. Un mal servicio en una unidad correspondiente a una cadena de hoteles lleva al usuario a evitar a las demás unidades de la misma cadena, aunque los servicios de las otras unidades no tengan fallas en su calidad de servicios.

Una experiencia positiva lleva a un buen posicionamiento de un establecimiento, marca o producto, una mala experiencia lleva automáticamente a una degradación, efecto defensivo o actitud negativa de los clientes para con dicho establecimiento o marca.

Las buenas experiencias se transmiten a un número de personas inferior que una experiencia negativa, justamente por ese ánimo de venganza que asume el individuo ante las pérdidas económicas y emotivas.

Generada la mala experiencia para el consumidor, muy difícilmente se tenga la posibilidad de reconquistar su inclinación por la marca, o sea su ánimo de volver a comprar los productos o servicios de la marca o establecimiento que tan negativa vivencia le ocasionó

Lo cual implica que la primera gran publicidad de una empresa y su marca de productos o servicios, es la calidad que la misma posee.

La calidad no sólo genera mayor rentabilidad al incrementar la productividad y consecuentemente reducir los costos, sino también al evitar experiencias negativas y generar una actitud de continuidad del cliente para con los productos que se le ofrecen.

De ahí la importancia fundamental de la calidad como generador de valor agregado para los clientes y usuarios, posibilitando a la empresa lograr un plus en el precio debido a ese valor extra que se le concede al comprador. Pensemos para ello en marcas como Minolta, Toshiba, Canon, Suzuki, Honda y Hewlett Packard, entre otras.

Todas estas marcas poseen un posicionamiento generado en su altísimo nivel de calidad, calidad desde cada arista antes analizada, calidad resultante de la planificación y no de las correcciones o reprocesamientos, calidad símbolo de alto valor agregado.

CAPÍTULO IV

4. DIAGNÓSTICO DE LA FORMA DE OPERACIÓN DE LAS EMPRESAS DESCONSOLIDADORAS EN LA CIUDAD CAPITAL:

4.1 CÓMO SE TRABAJA:

De acuerdo al estudio realizado, se determinó que las empresas Desconsolidadoras tienen marcadas deficiencias administrativas, y contables producto de que generalmente los servicios de contabilidad son sub contratados a o sea que las contabilidades se llevan en forma externa y no como sería aconsejable un contador de planta.

Esto hace que la documentación operada sea la que el Desconsolidador quiere que aparezca dentro de sus registros básicamente, para efectos fiscales y no para efectos de análisis.

Pero aun más preocupante que es política de la empresa o de los socios de las mismas manejarse de esta forma y no registrar todas las operaciones de ingresos y egresos.

4.1.1 PUNTO DE VISTA LEGAL:

Las entidades Desconsolidadoras de Carga tienen deficiencia en cuanto a la Normativa contable Aplicadas a las Transacciones que realiza la entidad, ya que estas no han actualizado dicha información de acuerdo a la Normativa exigida que para el caso serían las Normas Internacionales de Información Financiera, o en dado caso se encuentran en proceso de adopción de dicha Normativa, por otro lado, estas entidades no dan cumplimiento al tema del Impuesto Sobre la Renta para Servicios de Transporte Internacional por lo que requiere un mayor control y esfuerzo, lo que ha sido difícil explicar a los involucrados la facturación de sus Fletes pese a que existe una normativa emitida por SAT; por otra parte dado que estas entidades reciben algún tipo de capacitaciones por parte de Intendencia Aduanas, la cual se encarga de brindar la información para que el personal se encuentre actualizado.

Es necesario que las entidades Desconsolidadoras de Carga tomen conciencia de la importancia que representa el contar con una base actualizada en el reconocimiento de sus operaciones, tanto en el aspecto puramente contable y tributario como operativo.

4.2 OPERACIONES QUE REALIZAN LAS EMPRESAS DESCONSOLIDADORAS

Si bien es cierto que estas entidades Desconsolidadoras de carga tratan de cumplir con la Responsabilidad, trámites y requisitos legales que requiere la Súper Intendencia de Administracion Tributaria para poder operar, éstas esporádicamente incurrir en multas administrativas por situaciones de sobre peso de la mercancía y faltantes de peso de la mercancía fuera de los límites permitidos o sobrantes o faltantes de bultos, estos son las causas más frecuentes junto con errores en la documentación, en cuanto a números de contenedor, números de marchamos ya que en ocasiones no coinciden con el que se recibe físicamente.

Que las entidades Desconsolidadoras deben estar autorizadas para poder llevar descargar la mercancía de sus clientes en un Almacén General de Depósito, debe de cumplir ciertos requisitos formales, administrativos, por lo que cada entidad que confía en ellos el resguardo de la mercancía debe pertenecer y estar en su base de datos, de tal forma que existe entre ambas entidades una relación de acreedor a cliente. Los importadores finales por consecuente también son clientes finales de la Almacenadora..

4.2.1. RUBROS SOBRE LOS QUE SE BASAN LOS INGRESOS DE LAS EMPRESAS DESCONSOLIDADORAS.

EN QUETZALES:

Manejo

Póliza Da

Descarga Fianza y Seguridad

Flete terrestre,

Muellaje

Custodio

Revisión

Bascula

Orza

Tramite Aduanal

EN DOLARES

FLETE MARÍTIMO

BL

THC

SECURITY CHARGE

COOLETCT FEE

ISPS

DOCUMENTE FEE

SEGURO

LOPING PORT

En la práctica se observa que las empresas Desconsolidadoras para efectos contables y tributarios únicamente contabiliza las operaciones en quetzales, ya que son las que emite factura, dando como resultado Estados Financieros únicamente para efectos fiscales.

Esto puede traerles en un futuro consecuencias serias, tanto fiscales como legales, ya que no se está cumpliendo adecuadamente con las normas y procedimientos de contabilidad, así como evidentemente cometiendo ilegalidades, por lo que no cumple con los objetivos de los estados financieros.

4.2.2 . COSTOS Y GASTOS DE LAS EMPRESAS DESCONSOLIDADORAS

GASTOS DE OPERACIÓN

DESTINO FINAL PUERTO QUETZAL

CUSTODIO

THC

FUMIGACIÓN

MARCHAMO

RODAJE

ISPS

DESCARGA VACÍO

IMPRESIÓN DE MBL

DESTINO FINAL PUERTO SANTO TOMAS

CUSTODIO

THC

FUMIGACIÓN

MARCHAMO

RODAJE

ISPS

DESCARGA VACÍO

IMPRESIÓN DE MBL

CARTA CORRECCION

DESTINO FINAL CIUDAD DE GUATEMALA

LIMPIEZA CONTENEDOR

THC

IMPRESIÓN DE MBL

CARTA DE CORRECCIÓN

OTROS GASTOS

FLETES MARÍTIMOS

FLETES TERRESTRES

GASTOS ADMINISTRATIVOS

Renta de oficinas

Salarios

Telefonía

Internet

Seguros

Impuestos

Instituto Guatemalteco de Seguridad Social

GASTOS EN DOLARES

Fletes marítimos

Regalías

Comisiones de los agentes

Como en los ingresos estas empresas no registran todos los gastos o tratan de que sean pagados en moneda nacional para general gastos deducibles.

4.3. OBJETIVOS DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

El objetivo de los Estados Financieros es proveer información acerca de la posición financiera, resultados y cambios en la posición financiera de una empresa, que es útil para una gran variedad de usuarios en la toma de decisiones de índole económica.

La situación financiera de una empresa se ve afectada por los recursos económicos que controla, por su estructura financiera, por su liquidez y la solvencia; la información acerca de los recursos económicos controlados y su capacidad en el pasado de modificar tales recursos, permite evaluar la posibilidad de generar efectivo; la información de la estructura financiera es útil para la predicción de necesidades futuras de préstamos; la liquidez hace referencia a la disponibilidad de efectivo en un futuro próximo, después de tener en cuenta el cumplimiento de compromisos financieros del período; la solvencia hace referencia a la disponibilidad de efectivo con perspectiva a largo plazo, para cumplir compromisos financieros.

La información del desempeño y en particular sobre su rendimiento, permite evaluar los cambios potenciales en los recursos económicos; que es probable puedan ser controlados en el futuro; permite predecir la capacidad de generar flujos de efectivo en el futuro y determina la eficacia con que la empresa puede emplear recursos futuros.

La información sobre los cambios en la posición financiera permite evaluar sus actividades de financiación, inversión y operación, en el período que cubre la información financiera. Genera la base para evaluar la capacidad de generación de efectivo y equivalentes, así como las necesidades de la empresa para la utilización de tales flujos de efectivo.

La información acerca de la situación financiera es suministrada fundamentalmente por el Balance General; la información de la actividad es suministrada fundamentalmente por el Estado de Resultados y la información acerca de los flujos de fondos, es suministrada fundamentalmente por el Estado de Cambios en la Posición Financiera. Los estados financieros también contienen notas, cuadros complementarios y otra información.

Basados en los conceptos de Ingresos y Gastos que es el giro normal de las Operaciones, tanto en Quetzales como en Dólares de las empresas Desconsolidadoras y que sólo se registran ciertos rubros, lo que hace que los

resultados presentados mediante los Estados Financieros no sean de utilidad, para tomar decisiones

Las empresas Desconsolidadoras tienen su forma especial de determinar sus ganancias, a la cual únicamente tienen acceso los socios y es elaborada por un grupo de ellos.

4.4, CONCLUSIONES DE LAS DEFICIENCIAS ACTUALES

La falta de conocimiento, sobre la organización y sistematización contable por parte del personal del departamento de contabilidad, impide prevenir y detectar deficiencias en las actividades de la empresa, lo cual produce un desaprovechamiento de los recursos humanos, materiales y financieros.

La empresa objeto de estudio no cuenta con un manual contable adecuado a sus necesidades, lo que ha provocado que la información financiera no sea oportuna y confiable, dificultando la toma de decisiones por parte de la administración de la empresa.

El no contar con un sistema de registro contable de las operaciones, provoca que se cometan errores al momento de registrar las transacciones financieras de la empresa, lo que dificulta que el departamento de contabilidad cumpla sus objetivos, pues muchas veces tiene que duplicar su esfuerzo para corregir dichos errores.

No existe uniformidad en los procesos administrativos que realizan los departamentos operativos y que finalizan en el departamento de contabilidad, dificultando así la supervisión de las transacciones de la empresa, especialmente al momento de hacer los registros contables.

Las empresas Desconsolidadoras están expuestas a sanciones de tipo tributario y hasta podrían tener problemas de índole penal si no corrigen su forma de operar y registrar sus operaciones (entiéndase ingresos y gastos).

Falta de libros adecuados de contabilidad son unas de las tantas causas del fracaso de una empresa

Los libros de contabilidad facilitan la clasificación de alguna información necesaria para el uso inteligente de los recursos que una empresa dispone. En una empresa la mayoría de los recursos es el dinero. El dinero sirve para medir la labor diaria, las ventas, los derechos de la empresa o activos, entre otros.

Una empresa comercial o de servicios debe emplear, un Contador Público y Auditor para asesorar y determinar los libros que se van a emplear, ya que estos tienen que ajustarse a la contabilidad que se vaya a establecer.

SANCIONES Y PROHIBICIONES

Las **sanciones por errores, deficiencias o mala operatoria** de los libros manuales o registros electrónicos de contabilidad, así como las **prohibiciones** específicas relacionadas con el proceso contable, se definen en:

1. El Decreto 2-70, Código de Comercio.
2. El Decreto 10-2012, Ley de Actualización Tributaria.
3. El Decreto 6-91, Código Tributario.

4.5 DESFASES DE PROCEDIMIENTOS QUE ACTUALMENTE TIENEN LAS DESCONSOLIDADORAS.

A NIVEL OPERATIVO

Mal manejo de la información Inicial de la llegada de un contenedor para iniciar todo lo concerniente:

- Esto provoca atraso en inicio del tramite

Se tardan mucho tiempo en requerirle información necesaria el cliente:

- Se retrasa el trámite cuando el contenedor ya arribó.

Envían tarde lo documentos al Tramitador para inicio del trámite:

- Atraso en presentación de documentos en puerto

Mala comunicación con tramitador y Transportista

- Se provoca lentitud en salida del contenedor de puerto.

No envían documentos a tiempo a la Almacenadora

- A la llegada del contenedor se atrasa inicio de descarga

Mala comunicación con la Empresa que presta la Seguridad al contenedor:

- Se pierden muchas horas esperando la llegada del custodio

Muy tardado el envío de los Manifiestos electrónicos a la almacenadora:

- No se puede iniciar trámite de descarga sin los mismos

Personal no capacitado:

- Estimulan al personal y con cierta experiencia se retira.

En general provoca muchos atraso y por consiguiente todos son costos como;

- Demoras de contenedor
- Estadías de Equipo
- Estadías de piloto

Pero el único dignificado es el cliente final ya que sea o no responsabilidad de ellos estos costos le son trasladados a ellos.

A NIVEL ADMINISTRATIVO

Centralización de Autorizaciones:

- Provoca atraso en trámites y pagos y al mismo tiempo desgaste del Gerente General

Falta de Gerencia Administrativa

- Recarga el trabajo de Gerencia General

No existe Departamento de Contabilidad

- Desorden en el manejo de los documentos:
- Problemas para pago de Impuestos

- Atraso en facturación
- El personal está muy saturado de trabajo
- Conciliaciones con los agentes siempre están atrasadas
- Mala comunicación con los demás Departamentos:
- Departamento de ventas no productivo producto que no son permanentes mucha rotación de personal en el mismo.
- Injerencia de otros Jefes por no existir Gerente Administrativo

Departamento de servicio al cliente

- Mal organizado
- Mala comunicación con los clientes
- No cumple su función
- Rivalidad con los demás departamentos

A NIVEL FINANCIERO

El problema más complejo y delicado se encuentra acá, ya que las operaciones no se operan como mandas las normas y principios de contabilidad, así como las leyes de la materia:

- No existe Departamento de contabilidad.
- Contador externo de bajo costo.
- Separación de documentos en dorales y quetzales.
- Documentos en Quetzales son considerados citables.
- Documentos en Dólares son considerados no contables
- No están sistematizadas las operaciones al 100%.
- No hay controles de gastos e ingresos en línea.
- Operaciones para efectos de informes manuales.
- Solo existe contabilidad Fiscal.
- Se operan solo ingresos en Quetzales.
- Se dejan fuera de la contabilidad los Ingresos en Dólares.
- Se trata de que los pagos y la facturación de proveedores sean en quetzales para general gastos deducibles.
- Estados financieros irreales.

Todo anterior provoca una incertidumbre, legal, administrativa y tributaria

CAPÍTULO V

5 PROPUESTA DE UNA CORRECTA APLICACIÓN DE LAS OPERACIONES DEL GIRO NORMAL DEL NEGOCIO COMO DE LAS OPERACIONES ADMINISTRATIVAS FINANCIERAS EN LAS EMPRESAS DESCONSOLIDADORAS.

Ante la problemática tomada en consideración sobre la ausencia de un documento que englobe las principales actividades que realizan las entidades Desconsolidadoras de Carga, así como su tratamiento contable y tributario adecuado, razón por la cual se vuelve prioridad impulsar una propuesta que contenga todos y cada uno de los procesos que se llevan a cabo en este tipo de entidades.

El objetivo es que dichas entidades puedan verificar el correcto cumplimiento contable, tributario y obligaciones formales con la SAT, además ser una herramienta para que los usuarios del servicio amplíen el conocimiento respecto de las actividades que realizan estos entes privados.

Que dichas empresas apliquen la normativa legal y técnica y que registren adecuadamente sus operaciones contables para no seguir incurriendo en errores que les puede significar problemas serios a nivel legal y tributario.

5.1 OBLIGACIONES DE LOS DESCONSOLIDADORAS:

De conformidad con la legislación aduanera vigente, se reitera que son obligaciones de las empresas Desconsolidadoras las siguientes:

Emitir los documentos de transporte hijos o de segunda generación con las regulaciones y formalidades que determinen las autoridades aduaneras y tributarias.

Llevar registros de todos los actos, operaciones y regímenes aduaneros en que intervengan, en la forma y medios establecidos por la Intendencia de Aduanas.

Conservar y mantener a disposición del Servicio Aduanero, los documentos y la información relativa a su gestión, por un plazo de cinco años.

Exhibir, a requerimiento del de la Súper Intendencia de Administración Tributaria, los libros de contabilidad, sus anexos, archivos, registros contables y cualquier otra información de trascendencia tributaria o aduanera

Velar por el interés fiscal.

5.2 ASPECTOS IMPORTANTES A CONSIDERAR PARA UNA BUENA INFORMACIÓN CONTABLE

ORGANIZACIÓN CONTABLE

Si se considera que de la información contable surgen los principales informes, estudios de control y resultados sobre los que la administración se basan para la toma de decisiones, es necesario que la contabilidad tenga una óptima organización para que sea un reflejo de la actividad real y del grado de rendimiento de las diferentes funciones operacionales de la empresa o de los bienes o servicios que vende o fabrica.

El problema de la organización contable no es nuevo; desde hace tiempo los expertos han reconocido la necesidad de apearse a datos contables exactos y adecuados para tomar decisiones correctas. Sin embargo, en la actualidad la complejidad de las empresas cada día va en aumento: más operaciones, mayor número de personal, expansión empresarial, mayor competencia, etc. Provocando que la administración se vea obligada a realizar numerosas distribuciones de los datos contables basados en diversos criterios.

5.2.1. BASES DE LA ORGANIZACIÓN CONTABLE

La organización contable está ligada a la organización administrativa. En realidad los trabajos contables son complemento del resto de las actividades. Las partes contables justificadas son formas elaboradas por otras unidades orgánicas para poner en marcha las operaciones contables o recolectar información; por ejemplo nota de entrega, nota de salida de almacén, o bien, documentos que proceden del exterior, los cuales son recibidos y verificados por otros servicios.

Ya sea interna o externa, la documentación debe enviarse al departamento de contabilidad para proveerlo de los datos necesarios para su registro y hacer posible una verificación de la regularidad de las operaciones. Si las operaciones que se ejecutan en los diversos departamentos dan origen a registros contables, a estados y extractos de cuentas que emanan del sistema contable, los cuales apoyarán las decisiones que tome la administración.

5.2.2. FUNCIONES DE LA ORGANIZACIÓN CONTABLE

Las actividades o los acontecimientos que se efectúan diariamente en una empresa se conocen como transacciones. Estas incluyen la venta de un bien o servicio o la compra de recursos materiales o servicios de un proveedor. Cada operación de una empresa puede afectar los activos, pasivos y el patrimonio de la empresa.

En consecuencia, la organización contable, considerada como un proceso dirigido a lograr la eficiencia operativa de un sistema contable.

La empresa debe dejar la práctica de la improvisación administrativa y contable.

La inexistencia de formularios donde se registren las diferentes operaciones de la empresa provoca distorsión en los Estados Financieros, generados por la entidad.

Se recomienda a la Gerencia, implementar el Sistema administrativo y contable propuesto, la utilización de los formularios diseñados para el registro de las operaciones administrativas y contables de la empresa. Si existe conflicto entre normas, debe prevalecer la norma mayor. Además, de que se debe realizar una evaluación del mismo, para mejoras y modificaciones **ARTÍCULO** s, que a su vez permitan el constante mejoramiento en los aspectos administrativos y contables de la empresa. Se recomienda la aplicación de un Sistema de costos por órdenes de trabajo el cuyas órdenes se detallen las especificaciones, y permitan la acumulación separada de los tres elementos del costo para cada orden de trabajo.

5.3. CÓMO DEBERÍAN DE OPERAR LAS EMPRESAS DESCONSOLIDADORAS A NIVEL ADMINISTRATIVO FIANCIERO.

Tomando en cuenta los aspectos mencionados en los numerales anteriores se concluye que las empresas Desconsolidadoras, deben de adoptar medidas correctivas inmediatas para la correcta aplicación de las normas contables y legales, respecto a los ingresos y gastos que perciben y generan en el desarrollo de sus actividades, operando los ingresos tanto en quetzales como en dólares, así mismo los egresos para una correcta tributación, evitarse problemas con la Súper Intendencia de Administración Tributaria (SAT).

Así como posibles problemas legales relacionadas con la evasión fiscal, en un futuro con el control de sus cuentas bancarias de los ingresos percibidos principalmente en moneda extranjera.

Las empresas Desconsolidadoras deberán operar de acuerdo con los preceptos legales que rigen a todas las empresas nacionales.

Registrar todas sus operaciones no importando su proveniencia ni el concepto de las mismas.

Velar por el correcto cumplimiento de los aspectos tributarios, a los que están afectos de acuerdo a su naturaleza

Tomar las medidas correctas para evitar el fracaso de la empresa debe contratar un Contador Público y Auditor para que los asesore como manejar de mejor manera su información Financiera.

5.4. CÓMO DEBERÍAN TRABAJAR A NIVEL OPERATIVO, FINANCIERO Y ADMINISTRATIVO.

Lo primero que deben de hacer es un manual de procedimientos administrativo, financiero y operativo.

Un manual de procesos y procedimientos es un documento que contiene de forma ordenada y sistemática, las instrucciones de cómo manejar la información, como registrarla, a quien comunicarla y la ejecución operativo-administrativa de la organización.

Es importante que en todo tipo de organización (grande, mediana o pequeña), exista un manual de procesos y procedimientos para cada área, con el propósito de crear autoridades y delimitar responsabilidades, implementando normas de protección y utilización de recursos, con el fin de garantizar el logro de los objetivos

Cuando existe un manual de procesos y procedimientos bien elaborado, todas las áreas trabajan en orden con un mejor sistema de comunicación y una mejor información para la toma de decisiones.

Este manual debe incluir actividades de control, que implican la forma correcta de cumplir diariamente las actividades asignadas y asegurando el logro de los objetivos. Estos controles están diseñados para lograr el procesamiento, integridad y confiabilidad de la información, mediante la autorización, validación y aplicaciones para enviar y recibir la información.

Las actividades de control están relacionadas con aprobación, autorización, verificación, conciliación, inspección y revisión de indicadores de rendimiento, esto con el fin de facilitar las labores de auditoría, la evaluación y el control interno.

COMO SE CONSIDERA SE PUEDEN SOLUCIONAR LOS PUNTOS DEL CAPITULO 4

A NIVEL OPERATIVO

Mal manejo de la información Inicial de la llegada de un contendor para iniciar todo lo concerniente:

Se tardan mucho tiempo en requerirle información necesaria el cliente:

Envían tarde lo documentos al Tramitador para inicio del trámite:

Mala comunicación con tramitador y Transportista

No envían documentos a tiempo a la Almacenadora

Mala comunicación con la Empresa que presta la Seguridad al contendor:

Muy tardado el envío de los Manifiestos electrónicos a almacenadora:

Personal no capacitado:

Envían tarde lo documentos al Tramitador para inicio del trámite:

Mala comunicación con tramitador y Transportista

No envían documentos a tiempo a la Almacenadora

Mala comunicación con la Empresa que presta la Seguridad al contendor:

Muy tardado el envío de los Manifiestos electrónicos a almacenadora:

Personal no capacitado.

Como nos podemos dar cuenta los errores de operación son más humanos pero debido a que cada quien trabaja según su criterio, por lo que es bien importante lo siguiente:

- Manual de procedimientos
- Personal capacitado
- Personal con experiencia o bien darles capacitación
- Una adecuada dirección
- Tiempos definidos para cada proceso

Con esto estaríamos minimizando errores y eliminando los costos y gastos innecesarios como:

Demoras de contendor

Estadías de Equipo

Estadías de piloto

Obtendremos mejores resultados y clientes satisfechos

A NIVEL ADMINISTRATIVO

Centralización de Autorizaciones:
Falta de Gerencia Administrativa
No existe Departamento de Contabilidad
Departamento de servicio al cliente

Este es un problema a solucionar a nivel de junta Directiva y que realicen una reestructura de la empresa, creando los Departamentos necesarios, de acuerdo al tipo de empresa, su movimiento, y sus necesidades, beneficiándose en particular la Gerencia General ya que delegaría funciones a cada Gerente o Jefe de Departamento de acuerdo al esquema que se adopte.

Esto haría mucho más ágil la función de las empresas y dará oportunidad que la Gerencia General pueda dedicarse a otras actividades como al obtención de más clientes, mas agentes del exterior o sea hacer crecer la empresa

A NIVEL FIANCIERO

El problema más complejo y delicado se encuentra acá, ya que las operaciones no se operan como mandas las normas y principios de contabilidad, así como las leyes de la materia:

- No existe Departamento de contabilidad.
- Contador externo de bajo costo.
- Separación de documentos en dorales y quetzales.
- Documentos en Quetzales son considerados citables.
- Documentos en Dólares son considerados no contables
- No están sistematizadas las operaciones al 100%.
- No hay controles de gastos e ingresos en línea.
- Operaciones para efectos de informes manuales.
- Solo existe contabilidad Fiscal.
- Se operan solo ingresos en Quetzales.
- Se dejan fuera de la contabilidad los Ingresos en Dólares.
- Se trata de que los pagos y la facturación de proveedores sean en quetzales para general gastos deducibles.
- Estados financieros irreales.

Todo anterior provoca una incertidumbre, legal, administrativa y tributaria.

Este es el problema más serio a que se enfrentan las Empresas Desconsolidadoras ya que es donde tienen el riesgo más grande y menos organización por lo que tienen que reestructurar todo su Departamento de contabilidad

Para tal efecto se sugiere contratar
Contador General
Auxiliares de contabilidad
Encargado de Cuentas por pagar
Encargado de cuentas por cobrar
Auxiliar para facturación
Cobrador
Encargada del Departamento internacional

Ya creada la estructura necesaria, crear el manual de procedimientos contables

Elaborar la nomenclatura de cuentas acorde al tipo de empresa

Que las empresas Desconsolidadoras ya con la estructura necesaria realicen sus operaciones apegadas a la ley vigente en Guatemala.

No escondan ingresos, ni gastos que operen tanto ingresos en moneda nacional como los ingresos y gastos en moneda extranjera, evitando así un riesgo de ser sancionados tanto por el ente tributario o bien en forma penal.

Lo ideal es ordenar todas y cada una de sus operaciones de acuerdo a las leyes de Guatemala como a los procedimientos contables y administrativo, necesarios, los únicos beneficiados serán los accionistas de las mismas.

5.5 PRESENTACIÓN CORRECTA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

DESCONSOLIDADORA XX
Balance General al 31 de diciembre de 2012
Valores expresados en Quetzales

Activo

<u>ACTIVO CORRIENTE</u>		Q 255,900.52
Efectivo y Equivalentes		Q 142,976.57
Clientes		Q 29,123.95
Cuentas por cobrar		Q 83,800.00
<u>ACTIVO NO CORRIENTE</u>		Q 5,917.07
Mobiliario y equipo de oficina	Q 10,750.00	Q 4,927.07
Depreciación de mobiliario y equipo de oficina	<u>(Q 5,822.93)</u>	
Deposito en garantía		Q 990.00
<u>Total activo</u>		<u>Q 261,817.59</u>

Pasivo

<u>PASIVOS CORRIENTES</u>		Q 131,722.09
Navieras		Q 118,063.50
Proveedores		Q 3,887.20
Acreedores varios		Q 9,426.39
Retenciones diversas		Q 345.00
<u>PATRIMONIO</u>		Q 130,095.50
Capital social		Q 13,200.00
Capital social pagado	<u>Q 13,200.00</u>	
Reserva legal		Q 2,640.00
Utilidades acumuladas		Q 114,255.50
Utilidades de ejercicios anteriores	Q 96,272.34	
Utilidades ejercicio	<u>Q 17,983.16</u>	
<u>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</u>		<u>Q 261,817.59</u>

DESCONSOLIDADORA XX

Estado Resultados por el periodo terminado el 31 de diciembre de 2012

Valores expresados en dólares de los estados unidos de América

INGRESOS

INGRESOS POR REPRESENTACIÓN DE NAVIERA

Q 145,741.73

Exportaciones

Flete terrestre	Q 38,889.73
Documentación	Q 10,556.34
Comisiones de agentes de carga	Q 14,515.75
Custodios	<u>Q 3,075.00</u>

Importaciones

Manejo de documentos	Q 19,947.32
Comisiones por fletes al cobro	Q 18,760.31
Comisiones de agentes de carga	Q 3,874.76
Custodios	Q 250.00
Demoras de contenedores	Q 400.00
Fletes terrestres	Q 34,872.03
Demoras de contenedores	<u>Q 600.00</u>

REBAJAS Y DEVOLUCIONES SOBRE VENTAS

Q 145,741.30

VENTAS NETAS

Menos

COSTO DE VENTA

COSTOS Y GASTOS POR REPRESENTACIÓN DE NAVIERA

Q (54,425.10)

Exportación

Sueldos	Q 4,600.00
Vacaciones	Q 260.00
Aguinaldos	Q 200.00
IGSS	Q 364.50
AFP	Q 328.05
Flete terrestre	Q 18,400.00
Gastos de tramite	Q 1,810.00
Custodio	<u>Q 2,100.00</u>

Importaciones

Sueldos	Q 4,600.00
Vacaciones	Q 260.00
Aguinaldos	Q 200.00
IGSS	Q 364.50
AFP	Q 326.05
Fletes terrestres	Q 17,800.00
Gastos de tramite	Q 1,910.00
Demoras	Q 500.00
Custodio	<u>Q 400.00</u>
Mala distribución	
Parqueo	
Fumigaciones	
ATC	
Muellaje	

Utilidades brutas en ventas	Q 91,316.20
Menos	
GASTOS DE OPERACIÓN	Q (67,338.66)
GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	Q 47,492.18
Sueldos	Q 18,400.00
Vacaciones	Q 1,040.00
Aguinaldo	Q 800.00
IGSS	Q 1,346.16
AFP	Q 1,312.20
Papelería y útiles	Q 400.00
Internet y correo electrónico	Q 900.00
Teléfono	Q 952.50
Agua	Q 854.16
Energía eléctrica	Q 854.16
Depreciación de mobiliarios y equipo	Q 5,375.04
Alquileres	Q 7,200.00
Vigilancia	Q 8,400.00
Combustibles y lubricantes	Q 222.12
GASTOS DE VENTA	Q 19,846.48
Sueldos	Q 13,225.00
Comisiones	Q 2,079.19
Vacaciones	Q 747.50
Aguinaldos	Q 575.00
IGSS	Q 1,203.95
AFP	Q 953.84
Combustibles y lubricantes	<u>Q 1,062.00</u>
UTILIDADES DE ANTES DEL RESERVA LEGAL E ISR	Q 23,977.54
RESERVA LEGAL	<hr/>
UTILIDADES DE ANTES DE ISR	Q 23,977.54
IMPUESTO SOBRE LA RENTA (25%)	Q (5,994.38)
UTILIDAD NETA	Q 17,983.15
GANANCIAS ACUMULADAS AL COMIENZO DEL AÑO	Q 96,272.34
DIVIDENDOS	
GANANCIAS ACUMULADAS AL FINAL DE AÑO	<u>Q 114,255.49</u>

CONCLUSIONES

1. En el país no existen guías o manuales en las que se desarrollen casos prácticos, en los que se muestre el tratamiento contable, las implicaciones aduaneras y tributarias de las operaciones propias de las empresas navieras, Consolidadoras y Desconsolidadoras y, en las que además se muestren los documentos principales que se utilizan en dichas operaciones, siendo estos procesos complejos que difieren de las empresas de comercio u otros servicios.
2. Es necesario que los profesionales y estudiantes de la carrera de contaduría pública conozcan los procesos de contabilización, regulaciones aduanales y controles tributarios aplicables a este tipo de empresas.
3. Es importante que los Agentes Representantes de Navieras garanticen el buen tratamiento de las operaciones, mediante la correcta contabilización y cumpliendo con la normativa legal que las regula.
4. Las empresas Consolidadoras y Desconsolidadoras deberán capacitar a su personal en los diferentes aspectos contables y legales, ya que de acuerdo a las normas legales recién aprobadas por el Congreso de la República, la no correcta aplicación de las mismas traería como consecuencia sanciones administrativas y económicas que encarecerían sus costos de operación y el disgusto de sus clientes.
5. Deberán diversificar sus servicios para prestarle un mejor servicio a sus clientes, de lo contrario las empresas con mayor capacidad y tamaño serán las únicas que seguirán operando.

RECOMENDACIONES

La aplicación de la normativa contable, tributaria y aduanera en las actividades de servicios que realizan las empresas navieras, Consolidadoras y Desconsolidadoras requiere de un conocimiento especializado en la materia, razón por la cual se recomienda:

1. A estudiantes de la profesión de contaduría pública que además estén interesados en desarrollarse en una empresa que sea un agente representante de una empresa naviera, la utilización de esta guía para aportar conocimiento sobre tratamientos contable, tributario y aduanero, propios de este tipo de empresa.
2. Profesionales de la contaduría pública que se desempeñen en Agentes Representantes de Agencia Naviera, empresas Consolidadoras o Desconsolidadoras deben, además de conocer sobre las actividades que estas realizan, mantener una constante capacitación en el ámbito contable, tributario y aduanero, con el objetivo de garantizar servicios de calidad, optimización de recursos.
3. Empresas navieras que garantizan el buen tratamiento de las operaciones, mediante la correcta contabilización y cumpliendo la normativa legal que las regula.
4. Que las empresas Navieras, Consolidadoras y Desconsolidadoras tomen en aduanera y tributaria cuenta siempre los cambios en materia que constantemente regulan sus operaciones
5. Mejorar el servicio y proponer periódicamente nuevos, cambios para facilitarle a sus clientes el retiro de sus mercaderías, ya que solo así podrán ser competitivos dentro del mercado.

BIBLIOGRAFÍA

1. Acosta Hoyos, Luis. Manual de Técnicas de la Investigación Editorial
2. Asamblea Nacional constituyente 1986. Constitución Política de La República de Guatemala
3. Colciencias España, 1970 192 p p.
4. Congreso de la República de Guatemala, Decreto 1746 Ley de Almacenes Generales de Depósito, Acuerdo Gubernativo Número M. de E. 20-69
5. Congreso de la República de Guatemala, Decreto 26-92 Ley del Impuesto sobre la Renta y sus Reformas, Acuerdo Gubernativo 206-2004
6. Congreso de la República de Guatemala, Decreto 2-70-Código de Comercio de Guatemala.
7. Congreso de la República de Guatemala, Decreto 27-92 Ley del Impuesto al Valor agregado y sus Reformas, Acuerdo Gubernativo 424-2006
8. Congreso de la República de Guatemala, Decreto 73-2008 Ley del Impuesto de Solidaridad
9. Consejo de Ministros de la Integración Económica Resolución 224-2008 (COMIECO XLIX) Reglamento del Código aduanero Centroamericano (RECAUCA)
10. Consejo de Ministros de la Integración Económica Resolución 223-2008 (COMIECO XLIX) Código Aduanero Centroamericano (CAUCA)
11. Gómez, Juan Calero. España “El transporte Internacional de mercancías Edición Civetas. 2007. 312 p p
12. [http://www. Portal.sat.gob.gt](http://www.Portal.sat.gob.gt).
13. <http://www.avancejuridico.com>
14. <http://www.buenas tareas.com/temas>
15. <http://www.dspace,espol.edu.ec/bistream>
16. Martín María de la Paz Castro. España, “El transporte multimodal concepto y sujetos” EDICIP 2001 989 p p
17. Matner, Carlos Peyrelougge. México “Trasporte multimodal y Globalización en México” Trillas 2008 243 p p
18. NIC
19. NIIF
20. NIIFP/PYMES