

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS  
ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO  
MAESTRÍA EN GESTIÓN TRIBUTARIA**



**IMPLICACIONES EN MATERIA ADUANERA POR LA NO CULMINACIÓN DE UNA  
ADMISIÓN TEMPORAL DE UN EQUIPO DE CARGA -CONTENEDORES SECOS- EN  
UNA EMPRESA NAVIERA, UBICADA EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA,  
GUATEMALA**

**BRANDON MANFREDO VELÁSQUEZ GRANADOS**

**GUATEMALA, SEPTIEMBRE 2022**

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS  
ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO  
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN EN GESTION TRIBUTARIA**



**“IMPLICACIONES EN MATERIA ADUANERA POR LA NO CULMINACIÓN DE UNA  
ADMISIÓN TEMPORAL DE UN EQUIPO DE CARGA -CONTENEDORES SECOS- EN  
UNA EMPRESA NAVIERA, UBICADA EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA,  
GUATEMALA”**

Informe final del Trabajo Profesional de Graduación para la obtención del Grado Académico de Maestro en Artes, con base en el Instructivo para elaborar el Trabajo Profesional de Graduación para Optar al Grado Académico de Maestro en Artes, aprobado por Junta Directiva de la Facultad de Ciencias Económicas, el 15 de octubre de 2015, según Numeral 7.8 Punto SEPTIMO del Acta No. 26-2015 y ratificado por el Consejo Directivo del Sistema de Estudios de Postgrado de la Universidad de San Carlos de Guatemala, según Punto 4.2, subincisos 4.2.1 y 4.2.2 del Acta 14-2018 de fecha 14 de agosto de 2018.

**Docente: Msc. Carlos Rolando Lemus Peña**

**AUTOR: Lic. Brandon Manfredo Velásquez Granados.**

**GUATEMALA, SEPTIEMBRE DE 2022**

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

HONORABLE JUNTA DIRECTIVA

Decano: Lic. Luis Antonio Suarez Roldan

Secretario: Lic. Carlos Roberto Cabrera Morales

Vocal Primero: Doctor. Byron Giovanni Mejía Victoria

Vocal Segundo: MSC. Haydee Grajeda Medrano

Vocal Tercero: Vacante

Vocal Cuarto: P.A.E Olga Daniela Letona Escobar

Vocal Quinto: P.C. Henry Omar López Ramírez

TERNA QUE PRACTICÓ LA EVALUACIÓN DEL TRABAJO PROFESIONAL DE  
GRADUACIÓN

Presidente: Msc. Abimelec Edgar Gustavo Bracamonte Castillo

Secretario: Msc. Mario Enrique Pérez Granell

Vocal I: Msc. Lilian Patricia del Rosario Nájera Castañera

## DECLARACION JURADA DE ORIGINALIDAD

Yo: Brandon Manfredo Velásquez Granados, quien se identifica con el Carné número 201316891.

Declaro que, como autor, soy el único responsable de la originalidad, validez científica de las doctrinas y opiniones expresadas en el presente Trabajo Profesional de Graduación, de acuerdo con el artículo 17 del Instructivo para Elaborar el Trabajo Profesional de Graduación para optar al Grado Académico de Maestro en Artes.

Autor: \_\_\_\_\_



ACTA/EP No. **4129****ACTA No. GT-PFS-C-09-2022 -MA-**

De acuerdo al estado de emergencia nacional decretado por el Gobierno de la República de Guatemala y a las resoluciones del Consejo Superior Universitario, que obligaron a la suspensión de actividades académicas y administrativas presenciales en el campus central de la Universidad, ante tal situación la Escuela de Estudios de Postgrado de la Facultad de Ciencias Económicas, debió incorporar tecnología virtual para atender la demanda de necesidades del sector estudiantil, en esta oportunidad nos reunimos de forma virtual los infrascritos miembros de la terna evaluadora, el 25 de septiembre de 2022, a las 11:30 horas para evaluar la presentación del informe del **TRABAJO PROFESIONAL DE GRADUACIÓN II del licenciado Brandon Manfredo Velásquez Granados, Carné 201316891, Sección C**, estudiante de la Maestría en Gestión Tributaria de la Escuela de Estudios de Postgrado, como requisito para optar al grado de Maestro en Artes. El examen se realizó de acuerdo con el Instructivo para Elaborar el Trabajo Profesional de Graduación para optar al grado académico de Maestro en Artes, aprobado por la Junta Directiva de la Facultad de Ciencias Económicas, el 15 de octubre de 2015, según Numeral 7.8 Punto SÉPTIMO del Acta No. 26-2015 y ratificado por el Consejo Directivo del Sistema de Estudios de Postgrado -SEP- de la Universidad de San Carlos de Guatemala, según Punto 4.2, subincisos 4.2.1 y 4.2.2 del Acta 14-2018 de fecha 14 de agosto de 2018.

Cada examinador evaluó de manera oral los elementos técnico-formales y de contenido científico profesional del informe final presentado por el sustentante, denominado: **"IMPLICACIONES EN MATERIA ADUANERA POR LA NO CULMINACIÓN DE UNA ADMISIÓN TEMPORAL DE UN EQUIPO DE CARGA -CONTENEDORES SECOS- EN UNA EMPRESA NAVIERA, UBICADA EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA, GUATEMALA"**, dejando constancia de lo actuado en las hojas de factores de evaluación proporcionadas por la Escuela. La presentación del Trabajo Profesional de Graduación fue calificada con una nota promedio de **19/30 puntos**, obtenida de las calificaciones asignadas por cada integrante de la Terna Evaluadora. La Terna Evaluadora hace las siguientes recomendaciones: que el sustentante incorpore las enmiendas sugeridas por la Terna Evaluadora dentro de los 5 días hábiles.

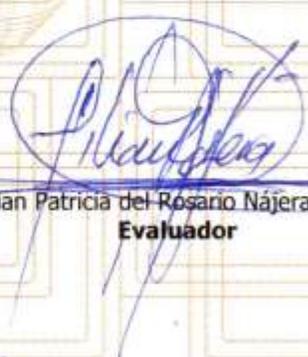
En fe de lo cual firmamos la presente acta en la Ciudad de Guatemala, a los veinticinco días del mes de septiembre del año dos mil veintidós.



Msc. Abimelec Edgar Gustavo Bracamonte Castillo  
**Coordinador**



Msc. Mario Enrique Pérez Granell  
**Evaluador**



Msc. Lillian Patricia del Rosario Nájera Castañeda  
**Evaluador**



Lic. Brandon Manfredo Velásquez Granados  
**Postulante**



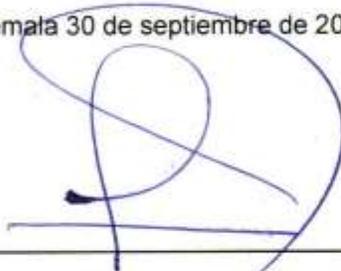
### ADENDUM

El Docente del Curso Trabajo Profesional de Graduación II Certifica que: Brandon Manfredo Velásquez Granados, Carné: 201316891 incorporó los cambios y enmiendas sugeridas por cada miembro de la Terna Evaluadora dentro del plazo estipulado y obtuvo la calificación siguiente:

Punteo	
Zona:	51
Presentación Trabajo Profesional de Graduación II:	19
<b>Nota final:</b>	<b>70</b>

APROBADO

Guatemala 30 de septiembre de 2022.



(F) \_\_\_\_\_

MSc. Carlos Ronaldo Lemus Peña  
Docente del Curso Trabajo Profesional de Graduación II

## **AGRADECIMIENTOS**

- A DIOS:** Por Permitirme la vida para alcanzar este logro.
- A MIS PADRES:** Por darme la vida y apoyarme para llegar a este logro
- A MI ESPOSA:** Por siempre apoyarme a seguir y no rendirme
- A MIS HIJAS:** Por ser el motor de mi vida y mis fuerzas
- A LA ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO:** Por permitirme el poder realizar este avance en mi carrera profesional
- A LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:** Por permitirme ser parte de mi Alma Mater y permitirme ser su estuante
- AL PUEBLO DE GUATEMALA** Por aportar a la universidad a través de sus impuestos y permitir que la universidad siga funcionando

# Índice

Resumen	i
INTRODUCCIÓN	i
1. ANTECEDENTES	1
1.1 Antecedentes de la empresa	1
1.2 Antecedentes del problema	2
1.3 Antecedentes de la investigación	2
1.4 Antecedentes históricos de las aduanas	2
1.5 Antecedentes Legales y Aduanales	4
2. MARCO TEORICO	5
2.1 Empresas:	5
2.1.1 Clasificación de las empresas.	5
2.1.2 Según el tamaño de la empresa:	6
2.1.3 Según la propiedad del capital	7
2.2 Fletes	7
2.2.1 Diferencias entre fletes	8
2.3 Contenedores	9
2.3.1 Diferencias en los contenedores	9
2.4 Bill Of Lading y Manifiestos de Carga	10
2.4.1 Funciones del Bill of Lading	10
2.4.2 información contenida en el Manifiesto de Carga	10

2.5	Aduanas:	11
2.5.1	Aduanas Terrestres:	12
2.5.2	Aduanas Aéreas:	12
2.5.3	Aduanas marítimas:	13
2.5.4	Otras Clasificaciones de Aduanas según sus funciones:	13
2.6	Admisión Temporal de Equipos de Carga (Contenedores)	14
2.6.1	Información contenida en la Admisión Temporal de Contenedores	14
2.6.2	Vigencia y vencimiento de los -ATC-	16
2.7	Infracciones Aduanales:	16
2.7.1	Multas:	17
3.	METODOLOGÍA	18
3.1	Definición del Problema	18
3.2	delimitación del problema:	19
3.3	Punto de Vista:	19
3.4	Periodo a Investigar	19
3.5	Ámbito Geográfico:	19
3.6	Objetivos:	19
3.7	Métodos:	20
3.8	Técnicas:	20
4.	DISCUSIÓN DE RESULTADOS	22
4.1	verificación de la base legal:	22
4.2	Conocimiento del entorno de la empresa:	24

4.2.1	Sistemas y medidas de control:	26
4.2.2	Solicitud y Traslado de la información por parte de la empresa:	26
4.3	Proceso de revisión específica de la empresa:	27
4.3.1	Infracciones Aduaneras:	28
4.4	Efectos y Consecuencias:	29
4.5	Incidencia contable y financiera:	30
4.6	Propuestas de Solución:	31
4.7	Efectos de la propuesta:	33
	CONCLUSIONES	35
	RECOMENDACIONES	36
	BIBLIOGRAFÍA	37
	Anexos	41

## Resumen

La presente investigación aborda temas relacionados al problema de las Implicaciones Aduaneras por la No Culminación de una Admisión Temporal de Equipos de Carga en una Empresa Naviera Ubicada en la Ciudad de Guatemala, en el cual se pueden encontrar los aspectos más importantes que la empresa gestionó por procesos erróneos. La metodología que se abordada fue por el método científico y el método de la observación, así como el proceso Deductivo, luego de lo general a lo particular. Las herramientas a utilizar fueron: cuestionarios, entrevistas, videollamadas, llamadas telefónicas, el traslado de información por medio de correos electrónicos, el traslado de estados, entre otros.

También se toma en cuenta el aspecto general del marco teórico el cual determina las bases generales en las cuales se sustenta la información, donde se muestra qué una Naviera, se detalla cómo es un contrato de comercio marítimo con la empresa naviera (también conocido como Bill Of Lading o B/L, por sus siglas en inglés), una Admisión Temporal de Equipo de Carga, también se detalla que es una empresa naviera, entre otras.

Se realizó la determinación de una muestra respecto a la información trasladada por la empresa con el objetivo de determinar la incidencia de los casos, también se detallan las herramientas que fueron utilizadas durante el proceso de la investigación, como lo son las entrevistas, los cuestionarios y demás información que fue necesaria para su elaboración.

Se logró abordar la parte medular de la investigación la cual consiste en determinar la base legal que sustenta la presentación, así mismo, conocer el negocio, su giro de operaciones, su estructura y las relaciones que tiene cada departamento a manera de mitigar el riesgo del vencimiento de los ATC. Adicionalmente se pudo verificar que no todo el personal operativo se encuentra trabajando presencialmente en Guatemala, además que se conoció cuáles eran

los aspectos y rubros detallados, los gastos que corresponden por cada una de las infracciones aduanales, llegando al final a una recomendación y propuesta de mejora, que como se podrá observar, lleva a la empresa a más de un 80% de reducción de pagos a la administración tributaria, así mismo, se puede reducir costos y gastos, como en tiempo de los gestores aduaneros, los cuales son los encargados de ayudar con estas gestiones a la empresa. Llegando al final del documento, se detallan las conclusiones de los procedimientos que se realizan en la empresa, se procede a realizar las recomendaciones pertinentes y necesarias en la cual se concluyen los aspectos a considerar y su posible solución.

## INTRODUCCIÓN

Durante el proceso investigación realizado a la empresa naviera se debe de tomar en cuenta todos los aspectos tanto generales como específicos que servirán para lograr una comprensión del tema, por lo que se detallan los procesos realizados, siendo los siguientes:

En el Primer Capítulo se mencionan los antecedentes de la investigación, entre los cuales se encuentra información de la empresa, los antecedentes de problema y la investigación y los antecedentes.

En el Segundo Capítulo se crea la base general de la investigación siendo el marco teórico, donde se mencionan los aspectos más específicos de cada una de las partes de comprensión de la presente; Entre las cuales se determinó que una empresa naviera, que son las aduanas, la determinación de los documentos que se entregan en naviera y puertos entre otros.

El Tercer Capítulo determinaron los métodos y técnicas utilizados para llevar a cabo el proceso de la investigación, siendo el principal método, el científico, el cual determina las bases generales de toda investigación formal, además de que se detallan todas las técnicas utilizadas como lo son los cuestionarios, entrevistas y llamadas que se tuvieron con las personas encargadas de los procesos.

El Cuarto capítulo se detallaron los procedimientos realizados durante el proceso de la presente, la comunicación que se sostuvo con la administración para conocer a fondo la problemática. Se determino cuales serían las bases de las propuestas de mejora, así como el impacto de las recomendaciones, alineadas con el objetivo general y los objetivos específicos determinados. Se determinaron las bases legales correspondientes de la Superintendencia de la Administración Tributaria entre los cuales están los manuales PR-IAD/DNO-PO-01 “Procedimiento para el Control Posterior de los Regímenes Aduaneros Especiales” donde se detallan los procedimientos en el caso del Vencimiento de una Admisión Temporal

de Contenedores, así como el Código Aduanero Uniforme Centroamericano y Reglamento del Código Aduanero Uniforme en las que se encuentra el sustento legal de la investigación.

Posteriormente se detallan las conclusiones y recomendaciones según la base de los temas detallados en el capítulo anterior. Por lo que se espera que los aportes que se han dado a la empresa sean de utilidad para solventar sus problemas aduanales.

## **1. ANTECEDENTES**

Los Antecedentes, son parte fundamental en el proceso de investigación ya que de ella se parte para poder conocer la problemática de las implicaciones en materia tributaria por la no culminación de una Admisión Temporal de Contenedores -ATC-

### **1.1 Antecedentes de la empresa**

La empresa objeto de estudio, empezó formalmente sus operaciones a principios del año 2010, quedando a disposición del público en general con temas relacionados al flete marítimo por medio de importaciones y exportaciones de diferentes tipos de productos a nivel internacional, cumpliendo con el objeto de su representada a nivel nacional.

Con anterioridad a esto, la empresa se encontraba bajo el nombre de un tercero, mismo que tenía los derechos en curso, pero, como agente de la casa matriz y no como una subsidiaria, siendo hasta el año 2010 donde se tomó la decisión del cambio de nombre y registro en la Superintendencia de Administración Tributaria como como Auxiliar de la Función Pública Aduanera.

La empresa, es considerada una de las empresas navieras más importantes a nivel nacional, manejando cerca de 350 contenedores semanales tanto en importaciones como exportaciones, contenedores que son de diferentes capacidades, siendo la mayor operación en las importaciones de productos de otros países.

El movimiento de exportaciones es igualmente importante para la empresa ya que, aunque sea en menor medida que las importaciones, estas representan mayores ingresos en promedio, siendo que se especializan en el traslado de materias primas para otros países como lo son el azúcar, granos básicos, café y cardamomo, así como productos de limpieza básica entre otras.

## **1.2 Antecedentes del problema**

El control de los equipos de la empresa siempre es complicado, con más de 350 contenedores en el proceso de importación y casi la misma cantidad de contenedores en exportación, por lo que es difícil mantener el control de los equipos cuando estos están en la empresa por periodos cortos, sin embargo, ya que por la cantidad los contenedores, no son monitoreados individualmente, lo que a su vez genera, que se pierda la trazabilidad del mismo, dando problemas con el vencimiento de los contenedores dentro de la república, ya que el plazo para la permanencia de los mismos dentro del territorio aduanero será de tres meses, contados a partir de su ingreso , según el Artículo 427 del Reglamento del Código Aduanero Centroamericano.

## **1.3 Antecedentes de la investigación**

Es necesario el poder definir que son los equipos de carga o contenedores, donde la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Chile, menciona el termino siguiente: “Se denomina así a aquellas mercaderías que son objeto de transporte mediante el pago de un precio. También se puede denominar carga a las mercaderías que un buque, un avión u otro tipo de vehículo transportador, tiene en su bodega o depósito en un momento dado. También cabe entender por tal al tonelaje de la carga que un buque puede transportar en sus bodegas”. (FACSO, 2015)

Según la FACSO menciona que una admisión temporal de Equipos de carga (Contenedores) es: “Régimen de aduana por el cual se permite el ingreso dentro del territorio aduanero de un país, con suspensión de los derechos y tasas a la importación, de mercaderías importadas con un propósito definido y destinadas a ser reexportadas, ya sea en su estado originario o como resultado de determinadas transformaciones o reparaciones dentro de un plazo preestablecido en la normativa que regula este régimen”. (FACSO, 2015)

## **1.4 Antecedentes históricos de las aduanas**

Las aduanas surgen en la antigüedad y se desarrollan según la importancia del comercio para cada ciudad, teniendo como fin el control de la entrada y salida de

mercaderías que se desarrollan según la importancia del comercio para cada ciudad, siendo parte del intercambio entre las distintas ciudades y la recaudación de fondos para los gobernantes de cada una de ellas.

Según comenta Jiménez (2010):

Son los pueblos árabes quienes impulsan el derecho de aduana a través de un impuesto a la importación a través del denominado almojarifazgo, dando el carácter de contribución general sobre todos aquellos productos que pasaban por sus fronteras.

En la antigua Roma las aduanas surgen desde la primera monarquía siendo atribuida su creación a Anco Marcio, fundador del puerto de Ostia entre los años 616 a 640 antes de Cristo, el cual funcionaba en la desembocadura del río llamado Tíber, el cual abrió al comercio exterior.

A inicios del siglo VIII España es invadida por los árabes, siendo estos quienes introducen o implementan las aduanas en dicho país, llamando portazgo al derecho que pagaban las mercancías que eran transportadas de un lugar a otro.

Durante el siglo XIV en España la legislación aduanera continua bajo un régimen moderado, lo cual permitió prosperidad en la navegación y el comercio de los puertos peninsulares, siendo los Reyes Católicos quienes entre los años 1551 y 1554 ponen en vigor el Acta de Navegación, la cual limitó la cantidad de productos a exportar y permitió aplicar con mayor rigor el régimen aduanero.

En virtud del descubrimiento del nuevo continente y existiendo un monopolio aplicado por España, surge la utilización de las aduanas en América, territorio en el cual tenían como fin primordial el completo aislamiento del nuevo continente con las demás naciones al pretender conservar en forma exclusiva el tráfico comercial con sus nuevas colonias.

A través de la historia se demuestra la necesidad de establecer medios de control para el tráfico comercial entre ciudades o países, con el fin de percibir ingresos por las

actividades comerciales llevadas a cabo dentro de los mismos, proteger a los productores y productos internos, etcétera, lo cual nos lleva a lo que hoy en día conocemos como derecho aduanero, que no es más que la resultante de las relaciones comerciales y el tráfico de mercancías que se realiza a nivel internacional. (p.8)

### **1.5 Antecedentes Legales y Aduanales**

El vencimiento de la admisión temporal de equipos de carga (Contenedores) se encuentra indicado en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano, y a su vez, en el Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano en el Artículo No. 427 indica que "Cuando se trate de la importación temporal de contenedores, plataformas y chasis, el plazo para la permanencia de los mismos dentro del territorio aduanero será de tres meses, contados a partir de su ingreso". (CONSEJO DE MINISTROS DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA, 2008)

Para lo anterior, se debe de tomar en cuenta que es una Admisión Temporal de Contenedores, el cual por parte de aduanas entregan para dar vía libre a la circulación de los contenedores, esto debido a que por su inestabilidad en poder ser controlados como los vehículos registrados en la Superintendencia de Administración Tributaria, se les otorga un "permiso" para poder circular dentro del territorio, sin embargo, como también se pudiesen ser usadas por las personas como una forma de no registrar el contenedor dentro de los registros de La Superintendencia de Administración Tributaria, el permiso tiene una fecha de vencimiento.

Si bien la Superintendencia de Administración Tributaria indica que las Admisiones Temporales de Equipos de Carga pueden ser renovados para extender la estadía otros tres meses, (Coronado, 2009), presidente de la Asociación de Navieros de Guatemala (Asonav) "aseguró que efectivamente se puede renovar, pero se tardan tanto en autorizar los Admisiones Temporales de Equipos de Carga que terminan obligando a nacionalizar el contenedor."

## **2. MARCO TEORICO**

El marco teórico contiene la exposición y análisis de las teorías y enfoques teóricos y conceptuales utilizados para fundamentar la investigación relacionada con para la culminación de una admisión temporal de un equipo de carga en base a los tiempos estipulados para no incurrir en el proceso de nacionalización del contenedor.

### **2.1 Empresas:**

Para Thompson (2006) “La empresa es la más común y constante actividad organizada por el ser humano, la cual, involucra un conjunto de trabajo diario, labor común, esfuerzo personal o colectivo e inversiones para lograr un fin determinado”.

Según el Decreto del Congreso Número 2-70 “Código de Comercio de Guatemala”, en su artículo 655, este menciona qué: “Se entiende por empresa mercantil el conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados, para ofrecer al público, con propósito de lucro y de manera sistemática, bienes o servicios.” (Congreso de la República de Guatemala, 1970)

#### **2.1.1 Clasificación de las empresas.**

Las empresas a nivel nacional e internacional se diferencian por la especialización que estas toman, desde la fabricación y venta de bienes, hasta la prestación de servicios, los cuales pueden varias desde su forma y uso en relación con los bienes, hasta la forma en que los servicios son prestados.

##### **2.1.2.1 Empresas prestadoras de servicios**

“Incluye a las empresas cuyo principal elemento es la capacidad humana para realizar trabajos físicos o intelectuales. Comprende también una gran variedad de empresas, como las de transporte, bancos, comercio, seguros, hotelería, asesorías, educación, restaurantes, etc.” (Thompson, 2007).

Son empresas por la cuales no se obtienen bienes o cosa material al momento de contratarlas, sino que, se encargan de realizar una actividad que no podría hacerse por sí misma. Por lo que estas empresas se especializan en satisfacer necesidades no tangibles en beneficio de quienes lo solicitan.

### **2.1.2.2 Empresas Comerciales**

Las empresas comerciales son aquellas que cuentan con gran cantidad de inventarios para la venta de sus productos, estas venden artículos físicos necesarios para los procesos productivos de otras empresas o bien para ventas a los consumidores finales.

### **2.1.2.3 Empresas industriales**

“Se refiere a aquellas que realizan algún proceso de transformación de la materia prima. Abarca actividades tan diversas como la construcción, la óptica, la maderera, la textil, etc.” (Thompson, 2007).

Son empresas que se dedican a la transformación de materias primas ya sea como materias procesadas para continuar siendo transformadas o bien, transforman la materia prima en productos terminados para la venta final. Cada una de las transformaciones les da valor agregado a los productos de las materias primas.

## **2.1.2 Según el tamaño de la empresa:**

Thompson (2007) menciona que “Existen diferentes criterios que se utilizan para determinar el tamaño de las empresas, como el número de empleados, el tipo de industria, el sector de actividad, el valor anual de ventas.”. Por lo que podemos mencionar las siguientes:

**2.1.3.1 Grandes Empresas:** Se caracterizan por manejar capitales y financiamientos grandes, por lo general tienen instalaciones propias, sus ventas son de varios millones de dólares, tienen miles de empleados de confianza y sindicalizados, cuentan con un sistema de administración y operación muy avanzado y pueden obtener líneas de

crédito y préstamos importantes con instituciones financieras nacionales e internacionales. (Thompson, 2007)

**2.1.3.2 Medianas Empresas:** En este tipo de empresas intervienen varios cientos de personas y en algunos casos hasta miles, generalmente tienen sindicato, hay áreas bien definidas con responsabilidades y funciones, tienen sistemas y procedimientos automatizados. (Thompson, 2007)

### **2.1.3 Según la propiedad del capital**

Se refiere a: si el capital está en poder de los particulares, de organismos públicos o de ambos. En ese sentido, se clasifican en:

**2.1.4.1 Empresa Privada:** La propiedad del capital está en manos privadas, la cual es constituida por particulares que se han invertido su dinero para obtener utilidades o dividendos. (Thompson, 2007)

**2.1.4.2 Empresa Pública:** “Es el tipo de empresa en la que el capital le pertenece al Estado, que puede ser Nacional, Provincial o Municipal” (Thompson, 2007).

**2.1.4.3 Empresa Mixta:** “Es el tipo de empresa en la que la propiedad del capital es compartida entre el Estado y los particulares” (Thompson, 2007).

## **2.2 Fletes**

Un flete es el transporte de un producto de un lugar a otro. Para esto es necesario contar con un medio de transporte para realizar el servicio. Los servicios de Flete pueden darse por diferentes medios. (Freire y González, 2007).

## 2.2.1 Diferencias entre fletes

Los fletes o transportes pueden variar, debido a que un flete terrestre es fácil siempre y cuando las naciones se encuentre relativamente cerca, pero que sucede si las empresas se encuentran en otros continentes separados por océanos, es fácil pensar que se puede hacer por la vía aérea, pero cuenta con el inconveniente que no puede trasladar cantidades de mercadería por el peso que se maneja, aun siendo más rápido que los barcos que realizan los fletes marítimos los cuales puede trasladar cantidades de varios cientos de toneladas de mercadería. (Freire y González, 2007).

**2.2.1.1 Fletes Marítimo:** “Son la razón de ser de las empresas navieras y esta correlacionada con la oferta que influye la oferta y la demanda del transporte marítimo mundial”. (Freire y González, 2007).

Son servicios prestados por empresas especializadas, las cuales se realizan por medio de barcos, siendo la forma más eficiente para trasladar mercaderías de forma intercontinental siendo capaz de transportar toneladas de mercaderías eficientemente. En términos marítimos, la carga se mide por la unidad TEU Twenty-foot Equivalent Unit (Gorrindo y García, s.f.), siendo que la capacidad de un contenedor de 20 pies

**2.2.1.2 Fletes Aéreos:** Son transportes de mercadería por medio de Aeronaves las cuales son eficientes en relación con el transporte de mercaderías ya que los tiempos de entrega se realizan de forma rápida, sin embargo, la deficiencia de esta radica en que la cantidad de mercadería enviada es muy pequeña en relación con el transporte marítimo, que es más eficiente en cargas, pero no es eficiente en los tiempos de envío. “Con el aumento sostenido de la demanda, las mejoras en los motores y materiales, el transporte aéreo representa el 5% de la carga mundial... Así como el 15% de las mercaderías más valiosas” (Otero, s.f.)

**2.2.1.3 Fletes Terrestre:** Son servicios prestados por medio de cualquier tipo de vehículo que se transporta por tierra, normalmente para las cargas marítimas se dan por

medio de contenedores, quedando en otros países por medio de los trenes de carga, los cuales pueden transportar una cantidad considerable de carga.

Para Sierra los fletes terrestres representan los siguiente:

“El generador de carga, las empresas de transporte y los propietarios de los vehículos son los agentes que participan en el mercado de transporte de mercancías. El generador es quien produce la mercancía que requiere ser transportada, y es quien trata directamente con la empresa transportadora, responsable de coordinar el servicio de traslado y de seguridad de esta” (s.f.)

## **2.3 Contenedores**

“Un contenedor es un recipiente de carga para el transporte aéreo, marítimo o fluvial, transporte Terrestre y transporte multimodal de manera estándar”. (Castro, s.f.)

### **2.3.1 Diferencias en los contenedores**

Los contenedores son prácticos para transportar cargas, pero, así como hay diferentes tipos de carga hay diferentes tipos de contenedores, dentro de los cuales se pueden mencionar los siguientes:

**2.3.1.1 Contenedores secos:** “Son cajas vacías que son solo soporte para el envío de mercadería de la forma más general, estas llevan mercaderías que no requieren mayor cuidado, siendo cajas de cartón, materiales de construcción y todo producto no perecedero”. (Castro, s.f.)

**2.3.1.2 Contenedores refrigerado:** “Son contenedores los cuales cuentan con sistemas especiales de refrigeración los cuales sirven especialmente para cargas perecederas, como carnes, frutas, medicamentos especiales y cualquier producto que lo necesite”. (Castro, s.f.)

**2.3.1.3 Contenedores Abiertos:** Para Castro (s.f.) los contenedores:

“Son contenedores los cuales sirven para las cargas de transporte de cargas las cuales no pueden ser transportadas en contenedores delimitadas por espacios físicos, estos pueden ser transportes de maquinaria pesada, tractores, o cualquier otro bien que no pueda ser transportado de forma práctica.”

## **2.4 Bill Of Lading y Manifiestos de Carga**

Es el documento de soporte por el cual, el beneficiario de la carga hace comparecencia que es el dueño de la mercadería.

“Es el instrumento que acredita el contrato de transporte por vía marítima o fluvial. Lo confecciona la compañía naviera, su agente naviero o el capitán del barco y en él consta el haber recibido la carga a bordo de la nave para ser transportada al puerto que se indicará en el mismo documento”. (Castro, s.f.)

### **2.4.1 Funciones del Bill of Lading**

- a) Es acuse de recibo de la mercadería extendido por la compañía transportista, así como del estado en que se encuentra al momento de la recepción.
- b) Es título representativo de la libre disponibilidad y propiedad de la mercadería a bordo y, por lo tanto, permite a su tenedor negociarla o reclamarla del portador.
- c) Es prueba de la existencia del Contrato de Transporte Marítimo y de las condiciones en que el mismo se realiza.

### **2.4.2 información contenida en el Manifiesto de Carga**

Según el Reglamento del Código Uniforme Aduanero Centroamericano, en su artículo No. 243, menciona que: “El manifiesto de carga contendrá entre otros, según el tipo de tráfico, los datos siguientes:

- a) Puertos de procedencia, salida y destino según corresponda, así como el número de viaje;
- b) La nacionalidad, nombre de la nave, del vapor o del buque y matrícula del medio de transporte, según el tráfico que se trate;
- c) Números de los documentos de transporte; marcas, numeración y cantidad de bultos;
- d) Código de identificación y número de los contenedores que transporte, así como la información relacionada con el destino de la mercancía que contiene y demás equipo que utilice para transportar la carga. También deberá indicar la cantidad y número de los contenedores vacíos;
- e) Clase, contenido de los bultos y su peso bruto expresado en kilogramos; estado físico de las mercancías; indicación de si la mercancía viene a granel, especificando separadamente los lotes de una misma clase de mercancías, en cuyo caso se considerarán los lotes como un solo bulto. Asimismo, deberá indicarse si transporta mercancías peligrosas, tales como: explosivas, inflamables, corrosivas, contaminantes y radiactivas. El Servicio Aduanero podrá establecer otras mercancías cuya indicación sea obligatoria;
- f) Lugar y fecha del embarque; nombre, razón social o denominación de los embarcadores y consignatarios;
- g) Total de bultos;
- h) Peso total de la carga, en kilogramos;
- i) Descripción de las mercancías;
- j) Lugar y fecha en que se expide el documento; y
- k) Nombre, razón social o denominación, código y firma del transportista.”

## **2.5 Aduanas:**

“La Aduana es la dependencia administrativa del Servicio Aduanero, responsable de las funciones asignadas por éste, incluyendo la coordinación de la actividad aduanera con otras autoridades gubernamentales o entidades privadas ligadas al ámbito de su competencia, que ejerzan un control o desarrollen actividades en la zona aduanera

asignada”, según el artículo No. 3, del Decreto de Congreso de la República 14-2013 “Ley Nacional de Aduanas”. En cualquier país, las aduanas regulan y controlan:

- a) Qué productos están prohibidos
- b) Qué productos violan una norma
- c)Cuál es el procedimiento para entrar o salir del país

Existen diferentes tipos de Aduanas en cualquier país del mundo, por poner ejemplos se puede mencionar la Aduana de Tecun Umán I, Tecun Umán II, El Carmen, las cuales colindan con México o la Aduana Integrada Agua Caliente colindante con Honduras y la Aduana Pedro de Alvarado con El Salvador. Otro tipo de aduanas son las Aéreas, Marítimas, Ferroviarias y Fluviales. (Ceballos, 2019)

### **2.5.1 Aduanas Terrestres:**

Se denomina aduana terrestre al área o espacio físico terrestre, generalmente ubicadas en límites fronterizos de un país, que se crean con el objeto de ejercer los controles aduaneros relativos al pago de impuestos, tránsito de personas, vehículos y principalmente mercaderías en virtud de su ingreso o egreso al territorio de un país derivado del intercambio comercial. (Jiménez, 2010, p.8)

### **2.5.2 Aduanas Aéreas:**

Se denomina aduana aérea al espacio o espacios terrestres generalmente ubicados en los aeropuertos de un país, creados con el objeto de ejercer los controles aduaneros relativos al ingreso o egreso al país de personas, mercancías, correo, así cualquier otro Artículo o bien que ingrese al territorio aduanero nacional por la vía aérea. (Jiménez, 2010, p.8)

### **2.5.3 Aduanas marítimas:**

Se denomina aduana marítima al espacio o espacios generalmente ubicados en las zonas portuarias o marítimas de un país, que se crean con el objeto de ejercer los controles aduaneros relativos al ingreso o egreso del país de personas, mercancías y cualquier otro tipo de bienes procedentes de naves mercantes o turísticas. Es decir, una aduana controla el pago de impuestos, regula el tráfico migratorio de personas, permite o impide el tráfico de productos y lleva las estadísticas de las importaciones y exportaciones de los países. (Jiménez, 2010, p.8)

### **2.5.4 Otras Clasificaciones de Aduanas según sus funciones:**

La clasificación de las aduanas según las funciones de estas puede ser variadas, dentro de las cuales se pueden mencionar las siguientes:

- a) Aduana de control: Es la oficina de aduana designada para controlar la ejecución de las operaciones aduaneras, en la cual se vela por el cumplimiento de las leyes establecidas para el efecto.
- b) Aduana de despacho: Es la oficina de aduana designada para realizar el despacho de las mercancías declaradas para la importación, exportación o cualquier otro régimen aduanero.
- c) Aduana de destino: Es la oficina de aduana donde concluyen la o las operaciones del tránsito aduanero.
- d) Aduana de entrada: Es la oficina de aduana bajo cuya jurisdicción se encuentra un territorio aduanero, por el cual se introducen las mercancías que vienen del exterior.
- e) Aduana de partida: Es la oficina de aduana en cuya jurisdicción inician las operaciones de tránsito aduanero.

f) Aduana de paso: Es la oficina de aduana por la cual circulan las mercancías en régimen de tránsito aduanero, es la utilizada únicamente como punto de continuidad del recorrido establecido.

g) Aduana de salida: Es la oficina de aduana bajo cuya jurisdicción se encuentra un territorio aduanero, por el cual egresan las mercancías que se encontraban dentro de un territorio aduanero.

h) Aduana interior: Es la oficina de aduana que generalmente no se encuentra situada en lugares por los cuales se introducen o egresan las mercancías a un territorio aduanero, dentro de las cuales se pueden mencionar los puertos o aeropuertos.

(Jiménez, 2010, p.7)

## **2.6 Admisión Temporal de Equipos de Carga (Contenedores)**

La Admisión Temporal de Contenedores se encuentran contenido en el Formulario SAT-8540 “Aduana ATC”, en el cual se consigna toda la información relacionada a la importación o exportación que se está realizando, identifica como el nombre del Barco, Fecha de arribo, fecha de salida del recinto portuario, así como la consignación de los datos de transporte, Piloto, entre otros datos más que ayudan a identificar la importación o exportación.

### **2.6.1 Información contenida en la Admisión Temporal de Contenedores**

La Admisión Temporal de Contenedores contiene principalmente los siguientes datos de referencia:

a) No. De autorización: No. de documento autorizado por La Superintendencia de Administración Tributaria

- b) Aduana de ingreso: Puerto por el cual ha ingresado la mercadería, junto con el equipo de carga
- c) Fecha de solicitud: fecha de elaboración del Admisiones Temporales de Equipos de Carga.
- d) Prefijo y No. de Equipo: Identificación del contenedor en el cual viene asignado
- e) No. de Manifiesto: Numero de manifiesto por el cual la mercadería ha sido declarada para ingreso por aduanas.
- f) Documento de Transporte: No. De Bill of Lading por el cual se encuentra consignada la mercadería.
- g) Nro. De Orden Declaración: Documento por el cual fue declarada la mercadería para su ingreso.
- h) Indicador de Equipo: Indica si el equipo se encuentra vacío o estar lleno.
- i) Naviera: Empresa naviera por la cual ha ingresado el contenedor con mercaderías
- j) Dimensión del equipo: Tamaño del contenedor (puede ser de 20' o 40 pies)
- k) Peso Bruto del Equipo: peso en kilogramos
- l) Buque en que arribo: Nombre del barco que llego a puerto con las mercaderías y equipos
- m) Numero de viaje del buque
- n) Fecha de Arribo: fecha en la que ha ingresado el barco a puerto.
- ñ) País de procedencia: País del cual viene el contenedor con las mercaderías, en caso de ser una exportación, este campo será Guatemala y si es exportación, puede ser cualquier otro país.
- o) País de destino: País al cual será enviada la mercadería.

- p) Nombre del Piloto
- q) Licencia de conducir
- r) Placa del Cabezal: Identificación del vehículo que moverá el contenedor
- s) Código del transportista: Nombre del transporte encargado de mover el contenedor
- t) Observaciones: anotaciones las cuales se deseen dejar como nombre de la empresa la cual está importando o exportando entre otras.

### **2.6.2 Vigencia y vencimiento de los -ATC-**

En el Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano en el Artículo No. 427 indica que (Consejo De Ministros De Integración Económica, 2008) “Cuando se trate de la importación temporal de contenedores, plataformas y chasis, el plazo para la permanencia de estos dentro del territorio aduanero será de tres meses, contados a partir de su ingreso”.

Siendo de esta manera, al momento de vencer un Admisiones Temporales de Equipos de Carga y no hacer la renovación de los equipos se incurre en inconvenientes aduanales, los cuales puede afectar a la empresa los cuales pueden llegar a temas más graves como lo puede ser el contrabando ya que puede generar sospechas por parte de la Administración Tributaria al no tener certeza de lo que realmente se ha importado al no querer reexportar el equipo.

### **2.7 Infracciones Aduanales:**

Las infracciones aduanales, son todos los aspectos en los que pueden estar atados vínculos jurídicos de aspecto Aduanal, los cuales requieren ser atendidos para no incurrir en alguna contingencia Aduanal, la cual puede representar costos los cuales no están incluidos en las operaciones de las empresas, por lo que es necesario contar con toda la base legal para prevenir en lo máximo que sea posible una multa por parte de la Administración Tributaria:

### **2.7.1 Multas:**

Según el Decreto Número 14-2013 del Congreso de la República “Ley Nacional de Aduanas”, en su Artículo No. 27 “Sanción Por Reexportación extemporánea” menciona que: *“El beneficiario del régimen de importación temporal con reexportación en el mismo estado o de admisión temporal para el perfeccionamiento activo establecido en el artículo 98 del CAUCA, salvo el beneficiario de la importación temporal de vehículos para turismo, deberá reexportar la mercancía ingresada temporalmente dentro del plazo fijado para su permanencia temporal. Vencido dicho plazo sin que se hubiese verificado la reexportación, el beneficiario deberá optar por reexportar extemporáneamente o importar la mercancía en definitiva y proceder al pago de los tributos correspondientes a la importación definitiva, y en ambos casos pagar una multa de trescientos pesos centroamericanos (\$CA 300.00), obligaciones que deberán hacerse efectivas dentro del plazo de diez (10) días siguientes al vencimiento del plazo fijado para reexportar la mercancía importada o admitida temporalmente. Transcurrido el plazo de diez (10) días, no se autorizará la reexportación, debiendo el importador pagar los tributos correspondientes a la importación definitiva, y la multa e intereses que se causen”.*

### **3. METODOLOGÍA**

En el presente capítulo se presenta la metodología, que contiene la explicación en detalle de qué y cómo se hizo para resolver el problema de la presente investigación; Son todos los procesos y herramientas las cuales darán a la investigación una forma de realizarla. Siendo estos una parte fundamental de toda investigación es mejor seleccionar los que sean más convenientes para obtener un resultado satisfactorio.

El contenido del presente capítulo incluye la definición del problema, el objetivo general de la investigación y sus objetivos específicos, el método científico y las técnicas de investigación documental utilizadas.

#### **3.1 Definición del Problema**

En el departamento de Guatemala, la empresa dedica a la realización de fletes marítimos que se dedica a las importaciones como exportaciones de mercaderías del cliente, cuenta con el inconveniente del control de los equipos de carga ya que estos por algún inconveniente no previsto, pueden llegar a vencerse las Admisiones temporales de equipos de carga.

El problema de investigación aduanero identificado se refiere a las implicaciones en materia aduanera por el vencimiento de las admisiones temporales de los equipos de carga, lo que genera gastos innecesarios a la empresa, ya que los costos aunque sean deducibles para la empresa, no se encuentran contemplados dentro del giro habitual de los gastos reales que se deban de realizar.

La propuesta de solución determinar los incumplimientos en materia tributaria en los que la empresa ha incurrido por la no culminación de las Admisiones Temporales de Contenedores y la determinación del valor que ha representado el costo de la ampliación de la Vigencia de los -ATC-.

### **3.2 delimitación del problema:**

La investigación se limita al contexto tributario, a las Implicaciones en Materia Aduanera por la No Culminación de una Admisión Temporal de Equipos de Carga

### **3.3 Punto de Vista:**

Gestión Tributaria.

### **3.4 Periodo a Investigar**

Se realizará de enero 2018 a diciembre 2020.

### **3.5 Ámbito Geográfico:**

El trabajo se enfocó en una Empresa Naviera del municipio de Guatemala, Departamento de Guatemala.

### **3.6 Objetivos:**

**a) General:** Determinar las implicaciones en materia tributaria por la no culminación de una admisión temporal de un equipo de carga para contenedores secos en una empresa naviera, ubicada en el municipio de Guatemala.

#### **b) Específicos:**

i) Analizar los valores a pagar a la Superintendencia de Administración Tributaria por el vencimiento de los -ATC-.

ii) Evaluar el porcentaje de contenedores los cuales tuvieron vencimientos de admisiones temporales de equipos de carga de forma mensual para realizar proyecciones de forma mensual.

iii) Comparar los gastos relacionados no solo con la administración tributaria, sino los demás gastos conexos que se generan siendo parte de los costos de nacionalización contra los demás gastos de la empresa, así como con las ventas con el fin de determinar el porcentaje de forma anual.

### **3.7 Métodos:**

El método usado en la presente investigación fue el método científico y el método de la observación.

El Método Científico usado fue el método predominante durante el proceso de la investigación, los cuales se encuentran las siguientes fases a destacar:

a) Indagadora: En esta fase se tomaron todos los conceptos claves para determinar los aspectos generales y específicos, recabando información importante.

b) Demostrativa: En la cual se pueden correlacionar los aspectos claves e importantes para demostrar que los conceptos creados son válidos y posible que encausan el problema general.

c) Expositiva: En esta se da a conocer el trabajo realizado en el cual se basa el proceso de la investigación, donde se ha descubierto cuales son los procesos que general el objeto de estudio y su posible corrección en base a medidas determinadas, que se lograron captar durante el proceso de estudio.

### **3.8 Técnicas:**

Dentro de las técnicas usadas tenemos: las llamadas telefónicas, cuestionarios, correos electrónicos, entrevistas, así también uso de los equipos de cómputo, debido a que la mayoría de la información será procesada por medio digital, el uso de programas electrónicos como Teams, Zoom o Google Meets y cualquier otro medio que nos sirva para obtener los resultados de la investigación. Esto en lo enmarcado en las técnicas de recolección de información de campo.

Así mismo se tendrán las técnicas de investigación documental entre las cuales se pueden mencionar las siguientes:

- a) Delimitación del proceso de la investigación
- b) Elaboración de un plan de trabajo
- c) Recolección y recopilación de la información
- d) Análisis de la información general y específica
- e) Redacción del informe final del Trabajo de Graduación.

#### 4. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Para poder conocer la problemática de la empresa, fue necesario primero conocer los incidentes aduaneros en los que se puede incurrir por la No Culminación de Admisión Temporal de Equipos de Carga, y por consiguiente se debe de citar toda la base legal que la fundamenta. Posteriormente se conoció la empresa y todas sus particularidades respecto a los incidentes determinados. Dicho lo anterior, se presentan los resultados obtenidos de la investigación:

##### 4.1 verificación de la base legal:

En este aspecto tenemos que tomar en cuenta la Ley Nacional de Aduanas Decreto 14-2013 el Artículo Número 12. *“Transportista Aduanero”, inciso g) el cual indica: “Tiene responsabilidad en las infracciones aduaneras el Transportista Aduanero, que incurriere en cualquiera de los hechos siguientes: g) No suministre al Servicio Aduanero previo al arribo y en los plazos señalados en el RECAUCA y por el Servicio Aduanero, la información correspondiente del manifiesto de carga, lista de pasajeros y demás información legalmente exigible...”* (Congreso de La República de Guatemala, 2013).

Según el **Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano**, en su artículo 427, indica el plazo legal de permanencia de los contenedores de la siguiente forma *“Cuando se trate de la importación temporal de contenedores, plataformas y chasis, el plazo para la permanencia de los mismos dentro del territorio aduanero será de tres meses, contados a partir de su ingreso.”*

Según el decreto 70-94 del Congreso de la República **“Ley del Impuesto Sobre Circulación de vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos”** según el artículo No 16, tercer párrafo, indica que: *“Los vehículos de placas u origen extranjero que se importen o circulen en el país de forma temporal, sean semirremolques o contenedores ingresados por vía marítima o terrestre, pagarán el equivalente al tipo de vehículos indicados en este artículo a razón de veinte Quetzales (Q.20.00) diarios, aún cuando usen plataforma o chasis nacionales”*. (Congreso de La República de Guatemala, 1994)

En el **Acuerdo Gubernativo 134-2014 “Reglamento de la Ley del Impuesto Sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos”**, Artículo No. 9 indica lo siguiente: *“Para la determinación del impuesto de vehiculos con placas de origen extranjero, específicamente los semiremolques o contenedores, a los que se refiere el ultimo parrafo del articulo 16 de la Ley, se atenderá al elemento temporal del tributo en donde el supuesto de circulacion de dichos vehiculos se establece en siete días, por lo que el impuesto debe ser satisfecho sobre esta base”*. (Congreso de La República de Guatemala, 2014)

En el **Decreto Número 01-2013 “Ley de Regularización Tributaria”** del Congreso de la República, Artículo No 5. *“Reducción del Impuesto Sobre Circulación de Vehiculos Terrestres, Maritimos y Aereos”*. Indica qué: *“Se decreta la reduccion del Impuesto Sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos, contenido en el Decreto No. 70-94 del Congreso de la República y sus reformas, a efecto de que todos los contribuyentes que paguen dicho impuesto sobre vehículos terrestres, al estar vigentes la presente ley, tenga una reducción del 50% sobre el monto del impuesto determinado”*. (Congreso de La República de Guatemala, 2013)

Adicionalmente entre la información adicional que se pudo verificar se encuentra el Manual PR-IAD/DNO-ADU-GCA-03 denominado *“Procedimiento para la Admisión de Equipos de Carga”* (Superintendencia de Administración Tributaria, 2020) donde en el Artículo No. 34 reglamenta los casos correspondientes a los *“Formularios ATC con Plazo Vencido”* indicando lo siguiente: *“Cuando se determine que existen equipos de carga con plazo vencido dentro del territorio aduanero, debe quedar el equipo de carga bajo el control aduanero, esta restricción no es extensiva para la mercancía que se transporte... debiendo la aduana proceder de la siguiente forma: a) Dentro de los diez días siguientes a la fecha de vencimiento del plazo de permanencia del equipo de carga amparado con el Formulario ATC, se debe de imponer la sanción por infracción aduanera administrativa por incumplimiento de dicha obligación Conforme lo establecido en el procedimiento sancionatorio vigente. b) Dentro de los diez días siguientes a la fecha de vencimiento del plazo de permanencia del equipo de carga*

amparado con el Formulario ATC, se debe de requerir que la empresa transportista pague los tributos correspondientes a la importación definitiva y la multa e intereses que causen. En caso de que la empresa transportista no realicen el pago de forma voluntaria, se debe proceder conforme al Procedimiento para el Control Posterior de los Regímenes Aduaneros Especiales PR-IAD/DNO-PO-01 Procedimiento para el Control Posterior de los Regímenes Aduaneros Especiales”.

Según el manual PR-IAD/DNO-PO-01 “Procedimiento para el Control Posterior de los Regímenes Aduaneros Especiales” (Superintendencia de Administración Tributaria, 2018) en su numeral 9.7 “Reexportaciones” inciso f) numeral romano ii) menciona lo siguiente: “Si la reexportación se efectúa fuera del plazo, la aduana no debe de autorizar el despacho de contenedores, plataformas o chasis, salvo que se efectúe el pago de los impuestos... debiendo presentar sin mayor trámite la declaración de importación definitiva y posteriormente la Aduana debe de cancelar el Formulario de admisión Temporal de Equipos de Carga en el sistema informático.” En el numeral 15, inciso d) menciona que: “Los supuestos que originan la formación de los antecedentes para iniciar con el procedimiento de cobro respectivo, en los cuales la totalidad o una parte de las mercaderías importadas no fueron reexportadas son los siguientes: d) el vencimiento de la prórroga autorizada en su oportunidad”. El Artículo 17 menciona que previo a la elaboración del expediente administrativo para inicial las gestiones de cobro las dependencias administrativas de la intendencia de aduanas deben de verificar la existencia de los saldos vencidos y conformar el expediente.

#### **4.2 Conocimiento del entorno de la empresa:**

Durante el proceso de revisión de la empresa la comunicación fue por medio de videollamadas, en las cuales la empresa proporcionó información relacionada al funcionamiento de los procesos que realizan y se pudo analizar lo siguiente: se verificó que gran parte de los empleados de la entidad no se encuentran en Guatemala, ya que la mayoría del personal operativo se encuentra laborando desde otro país, lo que hace que las operaciones sean más lentas al momento de la toma de decisiones. Adicionalmente se pudo verificar que, si existe personal en Guatemala, pero este se

encarga de entrega de manifiestos de carga (Bill of Lading), Servicio al Cliente, Ventas, entre otras. Las áreas de la empresa se dividen en:

a) El departamento de ventas: En donde comienza el proceso del movimiento de los contenedores ya que ellos, son los que pactan con el cliente el tipo de contenedor, el tamaño, la funcionalidad que tendrá. En esta se pactan las condiciones que se tendrán con los clientes, fechas de entrega de los contenedores, los pagos que se tendrán que hacer, la forma en la que será entregado el equipo y los cobros que se tendrá por el vencimiento de los plazos.

b) El departamento de servicio al cliente: Se encarga de llevar todo el proceso del cliente una vez salgan de departamento de ventas, son los encargados de facturación, seguimientos de arribo o salidas, así como los encargados de realizar las liberaciones de los equipos en puerto, así como encargados de coordinar los posicionamientos de los vehículos. También están encargados de la recuperación de los contenedores luego de haber completado la entrega de los bienes a los clientes.

c) El departamento de logística: Encargado de coordinar con el transporte externo todos los procesos del transporte de los equipos, son los encargados de dar las ubicaciones físicas de los clientes, así como el tipo de equipo pesado que se usará, en tamaño y forma para el traslado.

d) El departamento financiero: Encargado de registrar y recuperar todos los ingresos monetarios que genera la actividad, así mismo realizar cobros por cuenta de los servicios que se tuvieron a los clientes que manejan créditos y demás actividades como registros contables y financieras entre otros aspectos.

e) Área de recepción: La atribución del departamento es la entrega de los documentos que se generan en la empresa, así como de recibir documentos, de otras empresas, facturas y demás información de salida como de entrada.

#### **4.2.1 Sistemas y medidas de control:**

Durante el proceso de revisión al detalle de logró verificar todos los aspectos generales de control, entre los cuales se tuvieron las siguientes:

a) Sistema de contabilidad: La empresa cuenta con uno de los sistemas de contabilidad y control más avanzados a nivel mundial, lo que genera confianza en los registros contables, debido a que no es posible modificar su base de datos y tampoco se sufre de pérdidas de la información.

b) Sistema propio de facturación: Cuenta con su propio sistema de facturación, al mismo tiempo sirve de control de todos los equipos, clientes, cuentas y ventas. Siendo este uno de los sistemas de control más detallados con el que la empresa cuenta, sin embargo, el sistema no tiene un control o alertas de vencimiento de Admisiones Temporales de Equipos de Carga debido a que los controles que se manejan son internos, lo que muchas veces dificulta el seguimiento de los contenedores.

c) Pases de Acceso y lugares restringidos: La empresa cuenta con pases de acceso a los lugares que se encuentran restringidos, asegurándose que toda la información financiera sea resguardada, así como la integridad de la base de datos de sus clientes.

#### **4.2.2 Solicitud y Traslado de la información por parte de la empresa:**

Dentro de la información recibida, se encuentran los estados financieros detallado por rubro, Estados Financieros Condensados, Integraciones de las cuentas, integración de los incumplimientos con las Admisiones Temporales de Equipos de Carga los cuales no fueron culminados en su respectivo momento, así como también un renglón específico de gastos correspondiente a nacionalización de los contenedores, también se cuenta con información adicional como correos de contacto del contador general, Gerentes de las áreas, y otra información adicional que fue trasladada durante el proceso de la investigación.

#### **4.3 Proceso de revisión específica de la empresa:**

Se encuentra desarrollada durante las fechas del 29 de junio al sábado 3 de Julio del 2022, entre las cuales se pudo recabar información por medio de correos electrónicos y llamadas telefónicas, entre las cuales se pudo determinar qué:

Si bien los Admisiones Temporales de Equipos de Carga, son realizados a nombre de la empresa la cual importa las mercaderías, la naviera es la responsable de los equipos de carga que se entregan a los clientes, lo que hace como Corresponsable a la naviera de los contenedores en todo momento.

Partiendo de la siguiente forma, se debe de tener en cuenta que la empresa debe de mantener un control más amplio de las emisiones de las Admisiones Temporales de Equipos de Carga que reciben los clientes, debido a que el sistema de control de los sistemas operativos y contables no están entrelazados con la base de generación de las Admisiones Temporales de Equipos de Carga, lo que a la larga conlleva que puedan surgir estas contingencias aduanales, por lo que, partiendo de acá, se procede a realizar lo siguiente:

Se procedió a verificar la base de la contabilidad para poder determinar una muestra de los equipos de carga los cuales generaron inconvenientes a la empresa, siendo esta una cantidad de 208 contenedores durante el año 2018, 227 durante el año 2019 y 235 durante el año 2020 para hacer un total de 670 Admisiones Temporales de Equipos de Carga con problemas durante los años 2018 a 2020.

De lo indicado anteriormente, se tomaron como base los registros contables trasladados según la cuenta contable correspondiente a las Admisiones Temporales de Equipos de Carga, entre los cuales se verificaron los datos más relevantes con el fin de determinar los costos correspondientes a las multas, o gastos aduanales que se tengan, esto tomando en consideración que son los equipos que más problemas se tuvieron y los que más costos generaron a la empresa.

#### 4.3.1 Infracciones Aduaneras:

Dentro de las incidencias aduanales que se pueden tener al momento de no culminar las Admisiones Temporales de Equipos de Carga son:

a) Equipo en abandono: Son los equipos que pasado el plazo legal de 20 días hábiles, llegan a una etapa en la cual deben de ser reclamados por la empresa para recobrar su estatus de reexportación, debido a que se entiende que por el paso del tiempo, las mercaderías no quieren ser retiradas del recinto portuario, lo que representa espacios ocupados dentro del predio, lo que hace que no pueda operarse al 100% de la capacidad, dentro de la muestra seleccionada, se tuvieron un total de 3 admisiones temporales de equipos de carga a revisar, lo que hace que se pueda determinar que son los clientes de la empresa, los cuales por ciertas razones no logran sacar su contenedor en el tiempo estimado, lo que hace que la empresa naviera, genere costos innecesarios para poder seguir con los contenedores. En este caso se determinó que los costos estimados por mantener un contenedor en abandono alcanzaron casi un total de Q10,000.00 en multas, siendo estos números solo del año 2018, arriba de los Q5,000.00 en el año 2019 y un poco menos de Q8,000 durante el año 2020, lo que hace en los 3 años un aproximado de Q23,000.00 en concepto de gastos, de la totalidad, solamente de este rubro.

b) Vencimiento de Admisiones Temporales de Equipos de Carga: En este aspecto se debe de tomar en cuenta que son varios equipos los que caen en este rubro, corresponde a un total de 100 Dólares por cada equipo que cuenta con vencimiento, lo que representa un total de Q77,000.00 en el año 2018, Q75,000 en el año 2019 y Q80,000 en el año 2020, siempre redondeando las cifras determinadas, esto según nos comentan por parte de la administración, se debe a que los vencimientos no los maneja como tal la empresa naviera, sin embargo, es quien debe de solicitar los documentos en el recinto portuario para dar trámite de reexportación a los equipos de carga, lo que hace que muchas veces, estos tengan que esperar más tiempo en el territorio nacional,

lo que hace que sea un proceso engorroso, debido a que los equipos generan más estadia en el país, así como más multas debido a que internación en el territorio.

Habiendo verificado lo anterior se debe de tomar en cuenta que la administración tributaria también puede realizar subastas de los bienes de los contribuyentes que dejan varados los contenedores o bien no desean sacar los bienes que han sido importados debido a que los impuestos hacen más caros los bienes. En este caso la Superintendencia de Administración Tributaria toma los contenedores y verifica la mercadería y procede a valuarla para darlas en subastas públicas y así poder recuperar los saldos de los cobros, ya que según indicaciones del manual PR-IAD/DNO-PO-01 “Procedimiento para el Control Posterior de los Regímenes Aduaneros Especiales” emitido por la Superintendencia de Administración Tributaria no existe fecha de extinción para el cobro de estas multas debido a los procesos que están establecidos dentro de la materia aduanera.

De lo siguiente se puede tomar en cuenta que los gastos por estos conceptos con considerable de forma general, sin embargo, a ser multas impuestas por la administración tributaria, se consideran no deducibles del Impuesto Sobre la Renta, lo que termina siendo un gasto aún más considerable debido a este factor de no poder rebajar los impuestos de la empresa.

#### **4.4 Efectos y Consecuencias:**

Entre los efectos principales que se generaron fue es desembolso de pago por multas y demás procesos que se realizan al momento de tener un vencimiento, ya que si bien como se verá más adelante no representa un porcentaje sumamente considerable, son gastos que no deberían de afectar como tal a la empresa, por lo consiguiente se debe de valuar los costos y gastos correspondientes y poder valuar su impacto e incidencia:

#### 4.5 Incidencia contable y financiera:

Se logró acceso a la contabilidad de la empresa la cual fue proporcionada por medio de correo electrónico, así como integraciones de las principales cuentas de gastos, entre las cuales se pueden ver los gastos relacionados a los incumplimientos por el vencimiento de los -ATC-, además de información que pueda ser de utilidad para determinar puntos que puedan ser tomados en cuenta dentro de la revisión.

En la contabilidad fueron trasladados los saldos contables de los Estados de Resultados comparados y así tener un panorama de la empresa, los cuales se detallan a continuación:

<b>Tabla número 1</b>					
<b>Estado de Resultados Comparado Interanual</b>					
<b>"Empresa Naviera Ubicada en la Cuidad Capital, S.A."</b>					
<b>Periodo Comparativo del 2018 al 2020</b>					
<b>Cifras en Quetzales</b>					
	2018	2019	variación con 2018	2,020	variación con 2019
ingresos	81,455,183.26	88,236,816.00	108%	91,196,859.40	103%
Costos	48,538,849.00	49,870,839.41	103%	54,089,333.92	108%
Gastos	28,380,899.26	33,537,615.98	118%	31,262,982.48	93%
Ganancia liquida	4,535,435.00	4,828,360.60	106%	5,844,543.00	121%

Fuente: Tabla propia elaborada con información trasladada por la administración de la empresa objeto de estudio.

En la información de los estados financieros determinó que la empresa mantuvo crecimiento sus operaciones, por lo que se evaluó que la empresa sigue en aumento de sus ventas, pero al ver el detalle de los gastos por concepto se determinó lo siguiente:

<b>Tabla número 2</b>			
<b>Determinación del % representativo del gasto por no culminación con los siguientes rubros</b>			
	2018	2019	2020
Ventas	0.29%	0.24%	0.27%
Costos	0.49%	0.43%	0.45%
Gastos	0.83%	0.63%	0.78%
Ganancia Liquida	5.20%	4.39%	4.19%

Fuente: Tabla propia elaborada con información trasladada por la administración de la empresa objeto de estudio.

Los saldos del gasto por concepto de vencimientos de -ATC-, es considerable si se toma con relación a la ganancia, por lo que se procederá a implementar un plan de acción para mitigar el riesgo y que los saldos procedan a bajar en apropiadamente un 50% en los próximos periodos contables.

#### **4.6 Propuestas de Solución:**

Como se ha visto la problemática que se suscitó en la naviera incumple en el proceso, debido a que el personal no se encuentra ubicada físicamente en el país, lo que dificulta el poder dar el seguimiento correspondiente para evitar los incumplimientos, por lo que se consideró con administración del poder impartir una capacitación por medio de la herramienta Microsoft Teams, donde se impartieron los datos más importantes tanto del Código Aduanero Uniforme Centroamericano, Reglamento del Código Aduanero Uniforme, así como el manual PR-IAD/DNO-PO-01 "Procedimiento para el Control Posterior de los Regímenes Aduaneros Especiales".

Si bien no siempre la empresa fue la causante de los vencimientos del -ATC-, ya que puede ser por parte de los clientes, una propuesta a solucionar es que la empresa pueda solicitar un depósito en garantía en caso de que el cliente no proceda con la devolución en el tiempo estimado, esto se ha planteado anteriormente dentro de la administración de la empresa, pero en varias ocasiones han consultado a la casa matriz y no se ha dado el visto bueno, debido a que entre los depósitos en garantía pueden cumplir su función, pero por la cantidad de clientes que se manejan, esto puede afectar

más las operaciones de registro, pero puede ayudar en gran medida a mitigar el incumplimiento con la Administración Tributaria.

Otro de los procesos que se proponen es la implementación de un formato comparativo donde se pueda tener la información de los contenedores salidos del recinto portuario por medio de indicaciones en puertos a modo de poder mantener el control de los contenedores. Si bien esta parece una solución sencilla para los sistemas que la empresa maneja, esto es difícil ya que la empresa desarrolla su propio software y la implementación de este tipo de herramientas llevan años en poder ser desarrolladas ya que se solicitan directamente a casa matriz y esta consolida todos los requerimientos que la empresa en sus diferentes sedes maneja, haciendo que una petición de un país, que no representa una cantidad de ingresos representativa, sea trasladado como “Baja Prioridad”, sin embargo para la administración local, estos temas consumen recursos afectando su rentabilidad.

Dentro de la propuesta indicada, se procede a hacer lo siguiente: Verificar que clientes han incurrido en el vencimiento de los -ATC- en los últimos 3 años para proceder a solicitar un depósito en garantía de por lo menos un 75% del total de los gastos incurridos en periodos anteriores a efecto de poder contar con los recursos necesarios para solventar los vencimientos. Además de lo anteriormente indicado, se procede con el departamento de servicio al cliente y operaciones el poder desarrollar un reporte en el cual sean ingresados los datos, que serán trasladados semanalmente por los puertos para que indiquen que contenedores siguen en el recinto portuario aun, posteriormente esto será comparado con el reporte de salidas de contenedores, y los que aún siguen dentro del recinto, esto será comparado contra los registros de los ingresos de los arribos de los barcos, lo que al final dará un panorama más claro de que contenedores pueden incurrir en demoras, sin embargo como es un reporte que conlleva información externa, esto puede ser efectivo hasta un 85% en condiciones óptimas y un 50% en condiciones conservadoras.

#### 4.7 Efectos de la propuesta:

Como se indicaba anteriormente, como todo riesgo inherente no puede ser eliminado, sin embargo, este puede ser mitigado y dentro de los análisis que se han mantenido con la administración de la empresa, se pueden recalcar los siguientes:

En el manejo de los depósitos en garantía, adicionalmente agregado a la propuesta de valor indicada con el proceso de capacitación indicada a cada una de las partes involucradas por medio de la herramienta Microsoft Teams, se estima que la probabilidad de poder controlar el proceso es superior al 80% de la efectividad, siendo que no es una cantidad considerable de clientes los cuales incurrieron en el vencimiento de los -ATC-, por lo que esto puede ser relativamente controlable para la parte financiera y operacional de la empresa. La otra propuesta de solución puede ser efectiva hasta en un 85% según estimaciones realizadas en la investigación en conjunto con la administración de la empresa, debido a que es información de otra entidad que maneja estos procesos de forma más amplia y esta información se da por medio de sistemas de la otra entidad, lo que da un amplio margen de confiabilidad.

Con las variantes indicadas anteriormente, los datos arrojados por medio del control de porcentajes serían los siguientes:

<b>Tabla número 3</b>			
<b>Determinación del % representativo del gasto por no culminación de un -ATC-</b>			
	2018	2019	2020
Ventas	0.04%	0.04%	0.04%
Costos	0.07%	0.06%	0.07%
Gastos	0.12%	0.09%	0.12%
Ganancia Liquida	0.78%	0.66%	0.63%

Fuente: Tabla propia elaborada con información trasladada por la administración de la empresa objeto de estudio.

En este aspecto, siendo optimista con una mejora determinada en un 85% los porcentajes implicados serían los siguientes y los pagos por conceptos se modificarían así:

<b>Tabla número 4</b>			
<b>Variaciones con un margen de mejora de un 85%</b>			
<b>Cifras en Quetzales</b>			
	2018	2019	2020
Abandono	1,500.00	750.00	1,200.00
Multas	11,550.00	11,250.00	12,000.00
	13,100.00	12,000.00	13,200.00

Fuente: Tabla propia elaborada con información trasladada por la administración de la empresa objeto de estudio.

En condiciones conservadoras se puede determinar que los saldos serían los siguientes:

<b>Tabla número 5</b>			
<b>Variaciones con un margen de mejora de un 50%</b>			
	2018	2019	2020
Abandono	5,000.00	2,500.00	4,000.00
Multas	38,500.00	37,500.00	40,000.00
Nacionalizaciones	73,500.00	65,000.00	7,750.00
Total	117,000.00	105,000.00	51,750.00

Fuente: Tabla propia elaborada con información trasladada por la administración de la empresa objeto de estudio.

Tomando en consideración las indicaciones anteriores, se procede a verificar con la administración de la empresa si se puede indicar más respecto al tema, sin embargo, se considera que los puntos fueron cubiertos de forma administrativa, operacional y aduanera con relación al impacto que se pueda tener al mitigar el riesgo.

## CONCLUSIONES

1. Se determinó que el pago generado por el vencimiento de los -ATC- representa el rubro más grande, por lo que se debe de mitigar lo más posible el riesgo que la empresa a fin de no incurrir en vencimientos con el fin de evitar los sobre pagos que se generan. Por lo que se deben de tomar en cuenta los aspectos de mejora mencionados como la capacitación constante del personal operativo y seleccionado para cada país, así como un depósito en garantía el cual garantice que la empresa podrá tener de soporte en caso se llegue a tener una incidencia aduanal por este tipo de incumplimientos.

2. Se logró evaluar que los porcentajes de contenedores los cuales tuvieron incidencias no superan del total del 6% del total de operaciones anuales, lo que se puede tomar como un incidente de recurrencia leve, sin embargo, se determinó que puede representar casi el 1% del total de los gastos anuales. Sin embargo, se debe de tener en cuenta que lo que se debe de hacer es tratar de mitigar el riesgo por completo, tomando como base los normativos detallados en el PR-IAD/DNO-PO-01 “Procedimiento para el Control Posterior de los Regímenes Aduaneros Especiales” y la base Legal del Código Aduanero Uniforme Centroamericano Y Reglamento del Código Aduanero Uniforme.

3. Se logró determinar que no representa un monto mayor al 1% de las Ventas, Costos o Gastos, sin embargo, se debe de tomar en cuenta los aspectos aduanal que la empresa incurre, como lo son las gestiones que se generan con la Administración Tributaria, así como los procesos que los gestores tributarios realizan dentro de las aduanas a fin de poder agilizar los pagos de los incumplimientos que se tuvieron.

## RECOMENDACIONES

1. Se recomienda dentro del aspecto general se pueda tener procesos de capacitación del personal de manera mensual y capacitaciones de forma específica a puestos clave para mejorar el dominio del puesto y proceso aduanero. Así mismo también se determinó que el proceso de nacionalización de los contenedores es el proceso aduanero que más tiempo y recursos económicos representa, ya que se debe de tener en cuenta que la Superintendencia de Administración Tributaria no dejará salir los contenedores del país, si estos no cuentan con las culminaciones de las admisiones temporales de equipos de carga correspondientes y a su vez estos no pueden ser descargados de la mercadería si el cliente no la termina reclama dentro del plazo establecido.
2. Los porcentajes de incidentes Aduanales que se toman en consideración representan una parte que, si bien no es considerada de suficiente materialidad de los gastos de la empresa, se debe de tomar todos los aspectos de tiempo en la gestión de los tramites a los gestores aduaneros, así como los tramites internos aduaneros en la gestión de los cobros de los incumplimientos Aduanales, los cuales pudieran derivar en una revisión más general de la empresa por la frecuencia de estos incidentes.
3. Los gastos que se tuvieron en conceto de vencimientos de las admisiones temporales de equipos de carga se deben de tomar en cuenta, ya que de seguir el problema, los gastos pueden crecer dentro de los rubros de los gastos, ya que cada vez el volumen de ventas de la empresa crece y los movimientos de la empresa siguen en aumento, por lo que determinó que los incumplimientos de pueden reducir aplicando correctamente las leyes generales que se tuvieron dentro del normativo aduanero, así como el seguimiento en los procesos con los clientes y gestores aduaneros que llevan los casos de pagos.

## BIBLIOGRAFÍA

Buzai , Gustavo D. ; Baxendale, Claudia A. y Cruz ,María del Rosario, 2009. Fases de un proyecto de Investigación en estudios de Geografía Aplicada basados en el uso de Sistemas de Información Geográfica, Argentina, Recuperado de [https://www.researchgate.net/profile/Gustavo\\_Buzai/publication/298353047\\_Fases\\_de\\_un\\_proyecto\\_de\\_investigacion\\_en\\_estudios\\_de\\_Geografia\\_Aplicada\\_basados\\_en\\_Sistemas\\_de\\_Informacion\\_Geografica/links/56faae4b08ae1b40b804d3f1.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Gustavo_Buzai/publication/298353047_Fases_de_un_proyecto_de_investigacion_en_estudios_de_Geografia_Aplicada_basados_en_Sistemas_de_Informacion_Geografica/links/56faae4b08ae1b40b804d3f1.pdf)

Gorrindo, Félix Ruiz y García, Adriana Llorens, s.f. Construcción de edificios a partir de contenedores marítimos, España, recuperado de <http://www.riarte.es/bitstream/handle/20.500.12251/581/CERCHA%20138%20OCTUBRE%2018.%20pp.%2062-66.%20Construcci%c3%b3n%20de%20edificios%20a%20partir%20de%20contenedores%20mar%c3%adtimos..pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Guatemala, C.d. (1989). Ley de Fomento y Desarrollo de la Actividad Exportadora y de Maquila. Guatemala: Congreso de la República de Guatemala.

Guatemala, C. d. (1991). *Código Tributario, Decreto 6-91*. Guatemala: Congreso de la República de Guatemala.

Hernández Sampieri, R.; Fernández Collado, C.; y, Baptista Lucio, P. (2014). Metodología de la Investigación. Manuales de investigación aplicada. Recuperado de [http://highered.mheducation.com/sites/1456223968/student\\_view0/manuales\\_de\\_investigacion\\_aplicada.html](http://highered.mheducation.com/sites/1456223968/student_view0/manuales_de_investigacion_aplicada.html)

Hernández Sampieri, R.; Fernández Collado, C.; y, Baptista Lucio, P. (2014). Metodología de la Investigación. México. McGraw-Hill Interamericana. sexta edición.

IICA/CATIE. Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura. (1999). Redacción de Referenciar Bibliográficas: Normas Técnicas del IICA Y CATIE. Turrialba, Costa Rica. Biblioteca Conmemorativa Orton. Cuarta edición.

Macedo, Castro renato, s.f, La consolidación de Carga, recuperado de [http://repositorio.promperu.gob.pe/bitstream/handle/123456789/904/Consolidacion\\_carga\\_2012\\_keyword\\_principal.pdf?sequence=1&isAllowed=y27](http://repositorio.promperu.gob.pe/bitstream/handle/123456789/904/Consolidacion_carga_2012_keyword_principal.pdf?sequence=1&isAllowed=y27)

Otero, Cristina Liliana, S.F. Comercio Exterior, El Salvador, recuperada de <https://racimo.usal.edu.ar/4817/1/P%C3%A1ginas%20desdeTesis.UNI%270062236.Comercio%20exterior%20an%C3%A1lisis%20comparativo%20de%20costos.pdf>

Sierra, Ana Cristina, S.F. La tabla de fletes y la competitividad, Fasecolda, recuperado de <https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/article/view/30/27>

Sistema de Información Sobre Comercio Exterior. Código Aduanero Uniforme Centroamericano Anexo de la resolución No 223-2008. COMEICO-XLIX. 2008, Los Gobiernos de las Repúblicas de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica. Recuperado de: [http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Guatemala/GT\\_Codigo\\_Aduanero\\_CAUCA.pdf](http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Guatemala/GT_Codigo_Aduanero_CAUCA.pdf)

Sistema de Información Sobre Comercio Exterior. Reglamento Del Código Aduanero Uniforme Centroamericano No. 224-2008. COMIECO-XLIX. COMEICO-XLIX. 2008, Los Gobiernos de las Repúblicas de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica. Recuperado de: <https://portal.sat.gob.gt/portal/recursos-aduaneros/>

Superintendencia de Administración Tributaria. PR-IAD/DNO-ADU-GCA-03 Procedimiento para la Admisión de Equipos de Carga. Guatemala, 2020.

Superintendencia de Administración Tributaria. PR-IAD/DNO-PO-01 Procedimiento para el Control Posterior de los Regímenes Aduaneros Especiales. Guatemala, 2018.

Tapia b María Antonieta, s.f. Metodología De La Investigación, México, Recuperado de [https://aulavirtual.fio.unam.edu.ar/pluginfile.php/6545/mod\\_resource/content/0/Metodologia\\_de\\_la\\_Investigacion\\_-\\_Lect.\\_Compl\\_1.pdf](https://aulavirtual.fio.unam.edu.ar/pluginfile.php/6545/mod_resource/content/0/Metodologia_de_la_Investigacion_-_Lect._Compl_1.pdf)

Thompson, Iván, 2006, Definición de Empresa, recuperado de <https://www.promonegocios.net/mercadotecnia/empresa-definicion-concepto.html>

Thompson, Iván, 2007, Tamaños de Empresas, recuperado de <https://www.promonegocios.net/empresa/tipos-empresa.html>

Universidad de San Carlos de Guatemala. Facultad de Ciencias Económicas. Centro de Documentación. Vitalino Girón Corado. (2001). Normas para la Elaboración de Bibliografías en Trabajos de Investigación. Licda. Dina Jiménez de Chang. Segunda edición.

Universidad de San Carlos de Guatemala. Facultad de Ciencias Económicas. Escuela de Estudios de Postgrado. (2009). Guía metodológica para la elaboración del plan e informe de investigación de postgrado de Ciencias Económicas.

Universidad de San Carlos de Guatemala. Facultad de Ciencias Económicas. Escuela de Estudios de Postgrado. (2009). GUIA PARA LA ELABORACION DEL PLAN DE TRABAJO para optar al grado de Maestro en Ciencias.

## Índice de Tablas

Tabla No. 1.....	35
Tabla No. 2.....	36
Tabla No. 3.....	38
Tabla No. 4.....	39
Tabla No. 5.....	39

## Anexos

**Universidad de San Carlos de Guatemala**  
**Facultad de Ciencias Económicas**  
**Escuela de Estudios de Postgrado**  
**Maestría en Gestión Tributaria**



### Entrevista de información

El motivo de la presente entrevista es para poder recabar la información de primera mano y ampliar el concepto que se tienen en relación con el tema de las incidencias Aduanales que se tienen por la no culminación de una admisión temporal de equipos de carga. Cabe mencionar que la información confidencial por lo que no se menciona el nombre de la empresa y el nombre de la persona a la cual es entrevistada.

La entrevista fue realizada a la persona encargada del área contable y financiera, quien es quien ve estos temas en temas de seguimiento, así como registra los gastos ocasionados por estos inconvenientes.

---

---

- 1. ¿podría hablarme un poco en relación con la empresa en relación con el problema que tienen en relación con las admisiones temporales de equipos de carga que no son culminados?**

---

---

---

- 2. ¿Cuáles son las principales causas que dan inconvenientes al momento de no tener culminado una admisión temporal de equipos de carga?**

---

---

---

3. ¿podría darme un estimado de cuanto es lo que se paga por concepto de estos inconvenientes?

---

---

---

4. ¿Existe algún plan que la empresa este tomando en cuenta para evitar estos inconvenientes?

---

---

---

5. ¿Dónde es donde más los afecta a ustedes el no poder concluir con un Admisiones Temporales de Equipos de Carga?

---

---

---

6. ¿Cómo empresa ustedes han tomado otras medidas además de las ya indicadas para poder resolver que no sean tantos equipos que caigan en estos problemas?

---

---

---

**Universidad de San Carlos de Guatemala**  
**Facultad de Ciencias Económicas**  
**Escuela de Estudios de Postgrado**  
**Maestría en Gestión Tributaria**



### **Encuesta de información**

El objetivo de la presente encuesta corresponde a poder recabar información relacionada con los departamentos de la empresa en el control y manejo que se tiene en relación incidencias Aduanales que se tienen por la no culminación de una admisión temporal de equipos de carga, con el fin primordial de poder conocer el proceso y problemas.

---

**INTRUCCIONES:** A continuación, se le presenta una serie de preguntas las cuales debe de responder llenando los cuadros con una "X".

1. ¿La empresa tiene control de los contenedores que ingresan al país en todos los viajes realizados por los barcos?

Sí  No

2. ¿La empresa tiene control de todos los contenedores que salen de país por medio de viajes en barco?

Sí  No

3. ¿Conoce usted qué tipo de implicaciones conlleva el no culminar un Admisiones Temporales de Equipos de Carga?

**Sí** **No**

4. ¿Conoce de información relacionada con los incidentes Aduanales que eso conlleva?

**Sí**  **No**

5. ¿Conoce si existe algún mecanismo para poder mitigar el riesgo?

**Sí**  **No**

6. ¿Conoce usted todos los procesos que conlleva la nacionalización de los equipos?

**Sí**  **No**

7. ¿Sabe si existe cruce de información de los demás departamentos para poder detectar con antelación estos problemas?

**Sí**  **No**

