

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



WALTER EDUARDO RECINOS BEZA

GUATEMALA, ABRIL DE 2016

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

AMPLIACIÓN DE LA GARANTÍA DE LA OBLIGACIÓN TRIBUTARIA ADUANERA

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

WALTER EDUARDO RECINOS BEZA

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, abril de 2016

HONORABLE JUNTA DIRECTIVA
DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
DE LA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

DECANO: M.S.c. Avidán Ortiz Orellana
VOCAL I: Lic. Luis Rodolfo Polanco Gil
VOCAL II: Licda. Rosario Gil Pérez
VOCAL III: Lic. Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV: Br. Jhonatan Josué Mayorga Urrutia
VOCAL V: Br. Freddy Noé Orellana Orellana
SECRETARIA: Lic. Daniel Mauricio Tejeda Ayestas

TRIBUNAL QUE PRÁCTICO
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL

PRIMERA FASE:

Presidente: Lic. Rudy Genaro Cotom Canastuj
Vocal: Lic. Misael Torres Cabrera
Secretario: Licda. Maida Elizabeth López Ochoa

SEGUNDA FASE:

Presidente: Lic. Moisés Raúl De León Catalán
Vocal: Licda. Claudia A. Paniagua Chivichon
Secretario: Lic. Juan Ramiro Toledo Álvarez

RAZÓN: Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas en la tesis. (Artículo 43 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).



**Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
 08 de octubre de 2014.**

Atentamente pase al (a) Profesional, JOSE ALEXANDER ORTIZ RUIZ
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
WALTER EDUARDO RECINOS BEZA, con carné 9717508,
 intitulado AMPLIACIÓN DE LA GARANTÍA DE LA OBLIGACIÓN TRIBUTARIA ADUANERA.

Hago de su conocimiento que está facultado (a) para recomendar al (a) estudiante, la modificación del bosquejo preliminar de temas, las fuentes de consulta originalmente contempladas; así como, el título de tesis propuesto.

El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de concluida la investigación, en este debe hacer constar su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, la conclusión discursiva, y la bibliografía utilizada, si aprueba o desaprueba el trabajo de investigación. Expresamente declarará que no es pariente del (a) estudiante dentro de los grados de ley y otras consideraciones que estime pertinentes.

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.

DR. BONERGE AMILCAR MEJÍA ORELLANA
 Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis



Fecha de recepción 19 / 01 / 2015. f)

Licenciado
 José Alexander Ortiz Ruiz
 Abogado y Notario
 Asesor(a)





LIC. JOSE ALEXANDER ORTIZ RUIZ

Colegiado Activo Número 9935

ABOGADO Y NOTARIO

A.V. REFORMA 1-90 OFICINA 902 TORRE MASVAL, ZONA 9 DE ESTA CIUDAD CAPITAL

23624709-55173343

Ciudad de Guatemala, Guatemala, C. A.

Guatemala 03 de marzo, 2015

Doctor
Bonerge Amílcar Mejía Orellana
Jefe de la unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su despacho



Doctor Bonerge Mejía:

De conformidad con la designación que me fue conferida, según resolución de fecha ocho de octubre de dos mil catorce, en la cual se me nombró Asesor del trabajo de tesis intitulado, “**AMPLIACIÓN DE LA GARANTÍA DE LA OBLIGACIÓN TRIBUTARIA ADUANERA**”, en la cual procedo a emitir dictamen, realizado por el perito contador WALTER EDUARDO RECINOS BEZA.

Luego de haber formulado las sugerencias al perito contador, mismas que fueron tomadas en consideración, realizando los cambios y correcciones que la investigación requirió, para el efecto me permito informar a usted lo siguiente:

a. Contenido científico y técnico de la tesis: Considero que el contenido de la investigación constituye un aporte a la sociedad guatemalteca para lograr una igualdad de oportunidades en el ámbito del derecho administrativo.

b. Metodología y técnicas de investigación utilizadas: La estructura formal de la tesis fue desarrollada en una secuencia lógica e ideal para su fácil comprensión, la metodología utilizada fue el analítico, el deductivo partiendo de generalizaciones universales permitiendo obtener inferencias particulares, el método sintético mediante el cual se relacionaron hechos aislados para poder así formular una teoría unificando diversos elementos, el método inductivo estableciendo enunciados a partir de la experiencia, y el método sintético; mediante el cual se efectuó la observación respectiva a efecto de analizar la información recopilada, haciendo énfasis sobre la

necesidad de ampliar la garantía de la obligación tributaria aduanera. En lo que concierne a las técnicas de investigación el sustentante aplicó el cuestionario y compilación de documentos utilizando bibliografías que tratan del tema.

c. Redacción: La redacción utilizada reúne las condiciones exigidas en cuanto a su claridad y precisión, de tal forma que sea comprensible al lector y las personas que se interesen sobre el tema.

d. Contribución científica: El aporte científico que brinda el tema investigado por el sustentante es, el hacer notar la necesidad de ampliar la garantía que ostenta el código uniforme centroamericano para adecuarlo a una aplicación objetiva.

e. Conclusión discursiva: La conclusión discursiva del perito contador es congruente con el trabajo de tesis, donde se propone posibles soluciones; constituyéndose una herramienta útil de análisis sobre el cumplimiento del principio de capacidad de pago.

f. Bibliografía utilizada: La bibliografía consultada como fuente de información es adecuada para el desarrollo del tema.

En conclusión el contenido del trabajo de tesis se ajusta a los requerimientos científicos y técnicos que se deben cumplir de conformidad con los requisitos exigidos en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, razón por la cual emito DICTAMEN FAVORABLE, a efecto de continuar con el trámite correspondiente, para su posterior evaluación por el Tribunal examinador en el Examen Público de Tesis, previo a optar al grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Declaro que no soy pariente del estudiante dentro de los grados de ley y otras consideraciones que estime pertinentes.

Atentamente,

Lic. JOSE ALEXANDER ORTIZ RUIZ
ABOGADO Y NOTARIO
COLEGIADO No. 9935
ASESOR DE TESIS

Licenciado
José Alexander Ortiz Ruiz
Abogado y Notario



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 17 de junio de 2015.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante WALTER EDUARDO RECINOS BEZA, titulado AMPLIACIÓN DE LA GARANTÍA DE LA OBLIGACIÓN TRIBUTARIA ADUANERA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.



BAMO/srrs.

Lic. Avilán Ortiz Orellana
DECANO





DEDICATORIA

- A DIOS:** Por darme la vida, bendecirme con sus bondades y por darme la oportunidad de alcanzar mi primera meta profesional.
- A MIS PADRES:** Eduardo Aníbal Recinos Palma y Rosa Imelda Beza Guerra, por su apoyo incondicional y sabios consejos y creer siempre en mí: madre misión cumplida.
- A MIS ABUELOS:** Rafael Beza, Delfina Guerra (Q.E.P.D.), Victorino Recinos (Q.E.P.D.) y Celia Palma (Q.E.P.D.) por el cariño y amor incondicional.
- A MI ESPOSA:** Ingris Karina Barrera, por tu apoyo incondicional, la paciencia a mis enojos gracias por tener la confianza en mí de que podría cumplir la meta, este triunfo no es solo mío sino nuestro, te amo.
- A MIS HIJOS:** Eduardo y Stephany, que son la fuente de mi inspiración y motivación para culminar mi preparación profesional y así poder ser el ejemplo para sus vidas, los amo.
- A MIS HERMANOS:** Ervin, Maribel y Oscar, con especial cariño, gracias por su apoyo y comprensión en todo momento, los quiero.
- A MIS MAESTROS:** Quienes en esta etapa de mi vida, influyeron y generaron con sus lecciones y experiencias que me formara como una persona competente y preparada para los retos que me depara la vida; a todos y a cada uno de ellos mi cariño, admiración y agradecimiento por compartir el pan del saber.
- A MIS AMIGOS:** Por el apoyo y acompañamiento de esos momentos de alegrías y de sufrimientos que compartimos a lo largo de nuestra preparación académica.



A MIS PADRINOS:

Licda. Ingris Barrera, Dra. Carolina Alebón, Licda. Haydee Salazar Lic. Franklin Azurdía y Magíster William López por consejos que fueron una fuente de inspiración para mi vida gracias por creer en mí: y apoyarme siempre.

A:

La Universidad de San Carlos de Guatemala, por permitirme culminar mis estudios superiores y hacerme acreedor de formar parte del claustro de abogados y notarios de la tricentenaria USAC.

A:

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, mi eterno agradecimiento por ser parte de mi formación profesional.



PRESENTACIÓN

Dentro del ordenamiento jurídico guatemalteco, una garantía constituye un negocio jurídico a través del cual se pretende dotar de una mayor seguridad al cumplimiento de una obligación o pago de una deuda; por ende la garantía para la legislación guatemalteca en concepto aduanero, se rige exclusivamente en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano -CAUCA-, de esa cuenta la presente investigación es fundamentalmente de carácter cualitativo y secundariamente contiene un breve apartado cuantitativo, en virtud que es motivo de análisis las estadísticas de incidentes viales que se suscitan en el territorio nacional.

En ese contexto, el desarrollo del presente estudio se aborda desde una perspectiva mercantil, tomando en cuenta que se encuentran inmersos dentro de la problemática, del impago de impuestos que se derivan de las eventualidades que afrontan los transportistas en el traslado de mercaderías vía terrestre, tomando en cuenta que están propensas a sufrir robo o algún otro tipo de destrucción, sin que se haya considerado hasta el momento un seguro que contemple el cumplimiento de la obligación tributaria, derivado que las mercaderías han ingresado a territorio nacional y un suceso incidental no debiese generar la ausencia del pago del tributo correspondiente.

De esa cuenta se efectúa el análisis de la problemática en mención durante el periodo histórico de 2013 al 2014, que es donde se ha evidenciado la incidencia de este tipo de eventualidades y enfocando esencialmente al territorio nacional de Guatemala. En consecuencia ha sido necesario considerar como sujeto/objeto de estudio a los Transportistas de mercaderías en Tránsito en el país como al Código Aduanero Uniforme Centroamericano.

Asimismo se pretende que a través de la propuesta presentada se coadyuve en la resolución del problema y básicamente que con las reformas planteadas al Código Aduanero Uniforme Centroamericano y su Reglamento, se contribuya también al fortalecimiento del sistema de justicia en general, sobre todo en el ámbito mercantil.



HIPÓTESIS

La Hipótesis planteada se refiere a que la falta de un seguro que cubra el impuesto de mercaderías en tránsito por el país y que han sufrido algún tipo de robo o destrucción cuando transita por el Estado de Guatemala y lo pierde el transportista y debido a la ausencia de una normativa actualizada, el Estado deja de percibir el ingreso de impuestos proveniente de este movimiento, al suscitarse accidentes viales como el robo del transporte y de la mercadería misma. En ese sentido la variable independiente se refiere a las eventualidades que afronta el transportistas, tales como accidente o robo de la mercadería, circunstancia que repercute en el impuesto que deja de percibir el Estado producto de este tipo de incidentes.

A efecto de contar con elementos de juicio suficientes para generar la hipótesis se consideró como objeto y sujeto de estudio, tanto a los Transportistas de las mercaderías en tránsito, así como al marco jurídico regulatorio contenido en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano y su Reglamento, desencadenando en un tipo de hipótesis descriptiva, puesto que se detallan los aspectos esenciales de la problemática en mención.



COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

Para efectuar el desarrollo del presente apartado, se hizo necesario la utilización de un método cuantitativo y cualitativo, en virtud que fue necesario la reunión de una serie de hechos que relacionaran el fenómeno planteado y acorde con esta situación efectuar la valoración final en torno a las variables independiente y dependiente que intervienen en la misma, tomando en consideración aquellos factores hermenéuticos y pragmáticos, toda vez que su concepción de base es que solo es verdadero aquello que funciona, enfocándose en un mundo real objetivo.

Estos elementos han facilitado que la hipótesis inicial que se ha presentado pueda validarse plenamente, a raíz que el problema con las variables intervinientes se han identificado como las verdaderas causantes de la contingencia suscitada y como consecuencia se pueda proponer la posible solución a este tipo de eventualidades.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i
CAPÍTULO I	
1. Sistema aduanero.....	1
1.1 Concepto de sistema aduanero.....	1
1.1.1 Evolución histórica del sistema aduanero.....	2
1.1.2 Sistema aduanero.....	7
1.1.3 Control aduanero.....	9
1.1.4 Aduana especializada.....	11
1.2 Auxiliares de la función pública aduanera.....	13
1.2.1 Clases de auxiliares.....	15
1.2.1.1 Los agentes aduaneros.....	15
1.2.1.2 Los depositarios aduaneros.....	17
1.2.1.3 Los transportistas aduaneros.....	19
1.2.2 Concepto de auxiliares aduanales.....	21
1.2.3 Responsabilidad de los auxiliares.....	21
1.2.4 Obligaciones de los auxiliares.....	21
CAPÍTULO II	
2. Agente aduanero.....	25
2.1 Definición.....	25
2.2 Antecedentes históricos.....	25
2.2.1 En la edad antigua.....	25
2.2.2 En la edad media.....	27
2.2.3 Edad moderna.....	29
2.3 Características.....	31
2.4 Corporación de agentes aduaneros en Guatemala.....	33



	Pág.
2.4.1 Antecedentes.....	34
2.4.2 Objetivos.....	35
2.4.3 Organigrama.....	36
CAPÍTULO III	
3. Tránsito interno aduanero.....	39
3.1 Definición.....	41
3.2 Antecedentes.....	43
3.3 Elementos del tránsito interno aduanero.....	45
3.4 Tránsito de mercaderías.....	47
3.5 Procedimiento del tránsito de mercaderías.....	49
CAPÍTULO IV	
4. Falta de una garantía en la obligación tributaria aduanera.....	53
4.1 Análisis de la problemática en la falta de una garantía en la obligación tributaria aduanera.....	53
4.2 Análisis de estadísticas de accidentes de tránsito o robo de mercaderías en tránsito que no cancelaron el pago de la garantía de la obligación tributaria aduanera.....	55
4.3 Proyecto de reforma de ley.....	58
CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	65
BIBLIOGRAFÍA.....	67



INTRODUCCIÓN

Derivado que una garantía es un negocio jurídico a través del cual se pretende dotar de una mayor seguridad el cumplimiento de una obligación o pago de una deuda; por ende la garantía para la legislación guatemalteca en concepto aduanero, se rige exclusivamente en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano -CAUCA-, en virtud que es una ley de carácter positiva vigente y tiene como propósito establecer una legislación básica de los Estados parte del mismo, de acuerdo con los requerimientos del Mercado Común Centroamericano y de los instrumentos regionales de la integración establecida por los gobiernos de la región.

A raíz de la normativa vigente se ha presentado e identificado una problemática que se encuentra inmersa en el traslado de mercaderías en tránsito vía terrestre por el territorio nacional y que no cubre el respectivo pago de impuestos, mismos que se pierden para el Estado de Guatemala, recayendo esta obligación sobre los transportistas, derivado a que en el país se carece de una legislación acorde con las necesidades actuales, considerando que mientras es trasladada puede ser objeto de acontecimientos fortuitos, impactando directamente sobre las empresas de transporte.

En atención a lo anterior se formuló la hipótesis siguiente: La falta de un seguro que cubra el impuesto de mercaderías en tránsito por el país y que han sufrido algún tipo de robo o destrucción cuando transita por el Estado de Guatemala y lo pierde el transportista por lo que lo cobra el Estado de Guatemala. En consecuencia el objetivo principal del estudio estriba en demostrar la carencia de una normativa actualizada donde el Estado deja de percibir el ingreso de impuestos proveniente de las mercaderías en tránsito por el territorio nacional y que son objeto de accidentes viales y el robo del transporte como de la mercadería misma, a la vez que también se pretende diseñar un proyecto de reforma de ley en relación a la garantía de la obligación tributaria aduanera de mercaderías en tránsito por el territorio nacional.

Derivado de las premisas planteadas, el capítulo I, aborda el sistema aduanero en general, detallando el concepto del mismo, su evolución histórica, los controles



aduaneros existentes y los tipos de aduanas especializadas, seguidamente también contiene los aspectos relacionados con los Auxiliares de la función pública aduanera, describiendo las clases existentes, destacándose entre ellos los agentes aduaneros, los depositarios aduaneros, transportistas aduaneros y finalmente se hace énfasis en el concepto de auxiliares aduanales, la responsabilidad que les conlleva y la obligaciones inherentes que presenta cada uno de ellos; el capítulo II, establece los aspectos vinculantes con el agente aduanero, la definición del mismo, antecedentes históricos en la edad antigua, media y moderna, así también presenta las características que le son propias y como apartado final se destaca la Corporación de agentes aduaneros de Guatemala, enumerando para el efecto sus antecedentes, objetivos y la estructura organizacional vigente en la actualidad; el desarrollo del capítulo III, está enfocado en el tránsito interno aduanero, definiendo sus fundamentos principales, los antecedentes históricos que le preceden, los elementos del tránsito interno aduanero, seguido del tránsito de mercaderías y como aspecto final el procedimiento del tránsito de mercaderías; en el capítulo IV, se especifica la falta de una garantía en la obligación tributaria aduanera, el análisis de la problemática en la falta de una garantía y el consiguiente análisis de estadísticas de accidentes de tránsito o robo de mercaderías en tránsito que no cancelaron el pago de la garantía de la obligación tributaria aduanera y la consiguiente propuesta de investigación, finalmente se detallan las conclusiones del estudio, las recomendaciones correspondientes y la bibliografía utilizada.

En síntesis se pretende que el alcance del presente estudio repercuta en las instituciones vinculadas con el sistema aduanero en Guatemala y particularmente para garantizar el cumplimiento de la obligación tributaria aduanera en cuanto al pago del impuesto por el tránsito de mercaderías en territorio nacional, independientemente de las eventualidades como accidentes viales o robo del transporte y mercaderías.



CAPÍTULO I

1. Sistema aduanero

1.1. Concepto de sistema aduanero

De acuerdo a la clasificación que se encuentra establecido en el Código Aduanero Centroamericano, se define el presente apartado específicamente en el Artículo 5 del marco regulatorio en mención, resaltándose de la siguiente forma: "El Sistema Aduanero es el que se encuentra integrado por el servicio aduanero y los auxiliares de la función pública". En ese orden de ideas resulta conveniente identificar que cuando se habla de servicio aduanero, se enfatiza en los órganos de la administración pública de los países signatarios, facultados para aplicar la normativa sobre la materia, comprobar su correcta aplicación, así como facilitar y controlar el comercio internacional en lo que le corresponde y recaudar los derechos e impuestos a que esté sujeto el ingreso o la salida de las mercancías, de acuerdo con los distintos regímenes que se establezcan.

En cuanto a los auxiliares de la función pública, se considera que son aquellas personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que participan ante el servicio aduanero en nombre propio o de terceros, en la gestión aduanera. El CAUCA, enumera en su Artículo 19 que "Los auxiliares de la función aduanera a los agentes aduaneros, depositarios aduaneros, transportistas aduaneros, etc.".

Seguidamente y a fin de mantener el esquema analítico sobre los cuales se desarrolla el servicio en mención, es necesario resaltar que el Código Aduanero Uniforme Centroamericano que regula este apartado, particularmente en el Artículo 6, se tiene que



"El servicio aduanero se encuentra constituido por los órganos de la administración pública que cuentan con competencia legalmente establecida por el Estado para aplicar la normativa sobre materia aduanera, comprobar su correcta aplicación, facilitar y controlar el comercio internacional en lo que corresponde a recaudar los derechos arancelarios e impuestos a que se encuentra sujeto el ingreso o salida de las mercancías, de acuerdo con los distintos regímenes que adopte".

1.1.1. Evolución histórica del sistema aduanero

La información más remota acerca del sistema aduanero, se remonta al portorio de los romanos; luego fueron los fenicios con quienes cobró auge el registro para el comercio de importación y exportación seguido por los cartaginenses, que fueron grandes comerciantes en el Mar Mediterráneo. De igual forma también existieron las aduanas de Grecia en la época antigua y se cobraba un impuesto del 2 por ciento sobre mercancías que se importaban y exportaban, en función de ello se presenta el apunte siguiente relacionado con el aspecto evolutivo de las aduanas en el contexto histórico.

"Fueron los Árabes quienes impulsaron el impuesto de aduanas, dándole el carácter de contribución general sobre todos los productos que ingresaban por sus fronteras, éstos introdujeron las aduanas en España desde la dominación ocurrida en el siglo VII y llamaron portazgo al derecho que pagaban las mercancías que se transportaban de un lugar a otro".¹

¹ Rosales Rodríguez, Alberto. **La asociatividad como estrategia del fortalecimiento de la pequeña y mediana empresa en América Latina y el Caribe, en Pymes, escenario de oportunidades del siglo XXI.** Caracas Venezuela, 2001. Pág. 5.



“En el Diccionario de la Real Academia Española, en la edición número 22, se tiene que el vocablo “Aduana” deriva del árabe “ad-divoana” que significa “el registro”, bajo esas circunstancias existen quienes afirman que se origina del italiano “duxana” porque en Venecia las mercancías pagaban un impuesto de entrada que pertenecía al “Dux”. Otros opinan que deriva de “douana” o “dovana”, que significa “derecho”.

Sin embargo, cualquiera que sea su significado etimológico, “aduana” se utiliza para designar las dependencias gubernamentales que intervienen en el tráfico internacional de las mercancía que se importan o exportan y que se encargan de cobrar los impuestos que las gravan. En este concepto debe aclararse que las aduanas intervienen también en el cabotaje, aunque en esta operación no exista tráfico internacional; pero es también función de las aduanas cuidar que las mercancía de cabotaje que lleguen a otro puerto nacional, sean las mismas que se embarcaron.

En las Organizaciones Primitivas sociales se encuentran los impuestos (directos), tanto en forma personal, como en el servicio militar, tanto en forma real (parte del botín que se adjudica al jefe de la tribu). Posteriormente surgen los tributos en especie como la capitación, y los tributos sobre los rendimientos de la agricultura y ganadería (diezmos).

Mucho después, cuando crecen las necesidades del Estado, el impuesto adopta la forma indirecta. Entre otros impuestos indirectos, el de aduana parece haber sido conocido en



la India, así como en Persia y Egipto. En Grecia existieron junto con el de capitación (sobre los extranjeros), el de consumo, sobre las ventas.

En roma, el impuesto de aduanas parece haber sido establecido por Anco Marcio, con ocasión de la conquista del Puerto de Ostia. Se dice que por haber sido un puerto donde primero se estableció el impuesto recibió el nombre de "portorium", aunque en esta denominación se comprendieron otros impuestos, como el de peaje.

Al principio de la época imperial, el portorium era arrendado en pública subasta por períodos de cinco años y a un tanto alzado; luego varió el sistema, encomendándose la cobranza a uno o varios funcionarios imperiales, que debían rendir cuenta de sus gestiones y que percibían un porcentaje de las sumas que ingresaban en el Tesoro. Finalmente se llegó al sistema de percepción directa por el Estado.

El impuesto de aduana en roma se extendía tanto a la importación como a la exportación, consecuencia del carácter absolutamente rentístico o fiscal que el impuesto tenía en ese entonces y que con pequeñas excepciones, siguió teniendo validez hasta el siglo XVII, durante el cual se constituyeron los grandes estados modernos y aparecieron las primeras doctrinas económicas de política nacionalista.

En la edad media se vuelve a los impuestos personales (directos), no existiendo en sus principios Hacienda Pública, ni verdaderos impuestos. Los señores feudales imponían a sus vasallos Capitaciones e impuestos territoriales y cobraban ciertos derechos por la



circulación de las personas y de las cosas (peaje, portaje, puntazgo, barcaje) y sobre las transmisiones de la propiedad y las sucesiones. El rey vivía de su patrimonio y del derecho que le asistía para que todos contribuyeran a sus necesidades; pero no existían principios, bases, ni sistemas tributarios.

Hay que saltar a las Repúblicas Italianas de los siglos XII y XIII para encontrar verdaderos impuestos generales: algunos directos como los que gravan el capital o la fortuna y otros indirectos como el de Aduana. Este último principia a extenderse junto con el desarrollo del comercio, principalmente marítimo, en dicha época.

También encontramos el impuesto de aduanas en Inglaterra, donde según Mc Culloch (Economista Inglés del siglo XIX, discípulo de Ricardo) estaba establecido desde antes que en las Repúblicas Italianas. Pero mientras éstas, y en especial Venecia, establecieron el impuesto de aduana sobre bases restrictivas para proteger su industria y su comercio, Inglaterra lo había establecido sobre bases de carácter puramente financiero, política que modificó un tanto hasta el siglo XVII".²

"La palabra aduana posee una etimología muy confusa. Unos la toman del árabe "Al Diovan" casa o lugar donde se reunían los administradores de finanzas para la percepción de derechos o impuestos, del italiano "Dogona" (del lux) ambas del persa "Divan", lugar o local de reunión de los administradores financieros. En inglés se

² Ibíd. Pág. 8.



denomina "Customs House", del latín "Customa", del alemán "Zoll" antiguo "Zol" germano. "Adayuan" palabra árabe que significa libro de cuentas derivado del alemán.

La aduana es una institución antiquísima, aunque su organización acorde a los sistemas en uso data de los últimos siglos. Primariamente predominó el régimen fiscal de las aduanas. Después, éstas fueron utilizadas para defender y proteger las industrias, sin perder por eso su carácter principal de fuente de recursos financieros para los Estados.

El descubrimiento de América abrió nuevos derroteros al comercio internacional, en virtud de la expansión colonial de España. De ahí surgió más tarde, en siglo XVI, la política comercial mercantilista, caracterizada por la práctica de dictar leyes fiscales para prohibir la exportación de oro y plata.

Para establecer y fomentar el comercio entre la metrópoli y sus posesiones americanas, se fundó en Sevilla, cuyo puerto era entonces el último habilitado para el Comercio con la Indias, la Casa de Contratación. El tráfico comercial entre Europa y América sólo podía hacerse en aquella época en dos flotas que anualmente debían salir de los puertos habilitados de la Península. Primero fue el de Sevilla, después, el de Cádiz y posteriormente, los de otras provincias de España".³

"De las aduanas latinoamericanas, se puede concertar su historia en tres etapas:

³ Reseña histórica y concepto de Aduanas. Disponible en: <http://portal.sat.gob.gt/sitio/index.php/tramites-o-gestiones/aduanas/sistema-aduanero/27-sistema-aduanero/28-resena-historica.html>. Consultado el 21 de Enero de 2015 a las 07:50 horas.



Primera etapa:

Desde la Independencia a la crisis de 1929, época en que los aranceles tienen relevancia como instrumentos financieros.

Segunda etapa:

Período de 1930 a 1958-60, marginación de los instrumentos aduaneros con excepción de los países pequeños que mantuvieron los aranceles como objetivo financiero.

Tercera etapa:

Desde 1958 a la fecha, surgen los procesos de integración de unidades aduaneras, y se insta el arancel como instrumento de política económica y de la política aduanera en particular".⁴

Es conveniente destacar que si bien existen diversas acepciones, el significado es algo similar y conlleva la misma idea, delimitando la función principal de aduanas, la vigilancia y registro de bienes, servicios y personas que entran al territorio de un país. La figura de la aduana nace paralelamente de la actividad comercial en sí misma, pero su papel e importancia se ha ido modificando a través del tiempo; de ser un simple punto de revisión, la aduana adquirió pronto un importantísimo papel recaudatorio y fiscal; así mismo sus objetivos fueron cambiando a medida que la actividad comercial se fue intensificando, se sumó a la labor fiscal, una función de vigilancia en materia de seguridad, de manera tal, que se transformó en una entidad clave para el bienestar nacional.

⁴ ibíd. Pág. 10.



Hoy en día podemos afirmar que la aduana es un ente dinámico que se ha transformado por la influencia de aquellos que participan en el mercado internacional y se ha convertido en un punto clave de la cadena logística, actuando como factor competitivo y facilitador.

1.1.2. Sistema aduanero

El Sistema Aduanero debe ser visto y entendido en su dimensión integral. Generalmente cuando se habla de aduanas, se piensa, casi de manera exclusiva, en la oficina aduanera del puerto, del aeropuerto o de la frontera por donde entran o salen los embarques de mercancías, pero lo cierto es que el Sistema Aduanero es algo más complejo, en virtud que en el mismo existe una interrelación de elementos que determinan su funcionamiento.

“El sistema aduanero tiene por objeto controlar el tráfico de mercancías. Por consiguiente, sus objetivos, normas, estructura, funciones, recursos, relaciones, procesos, control y gestión deben enmarcarse y responder a la concepción de la política económica, comercial y aduanera del Estado. Tiene una importancia de primer orden entre los factores incidentes del desarrollo económico. De ahí la necesidad de procurar que funcione con el máximo de efectividad, eficiencia y eficacia en el logro de sus fines”.⁵

Dicho sistema debe ser una manifestación de la política del Estado para lograr el bienestar de su población, mediante la concepción y aplicación de políticas de diferente

⁵ Rivas Caripe, Hayle José. **Legislación Aduanera.** 377 Págs.



orden. En este sentido, podemos enumerar como fines fundamentales del Sistema aduanero los siguientes:

Promover el desarrollo económico: el desarrollo económico puede concebirse como una condición de bienestar comparativa de un país, región o pueblo respecto a otro. Es indudable que el Sistema aduanero puede proteger, motivar o desalentar el desarrollo de actividades en los distintos sectores económicos (industria, comercio, agricultura, minería, pesca, transporte, etc.), cultural, artístico, deportivo, etc., mediante tributos, restricciones, incentivos y trámites. Además se podría incluir, la orientación del consumo, control del flujo de divisas, redistribución del ingreso, etc.

Protección social: mediante el control del tráfico de mercancías en cuanto a sus condiciones sanitarias, ambientales, peligrosas y degradantes.

Ingreso público: mediante la recaudación tributaria se generan ingresos para la satisfacción de las necesidades públicas, así mismo debe proveer condiciones que permitan la competitividad y desarrollo pacífico y armónico de los distintos sectores de la economía de los países.

1.1.3. Control aduanero

Las aduanas deben cumplir múltiples funciones en el plano de mercadeo nacional e internacional, al respecto se señala que: "El Control Aduanero es el conjunto de medidas



adoptadas con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera y de otras disposiciones cuya aplicación y ejecución es de su competencia”.⁶

“Es el ejercicio de las facultades del Servicio Aduanero para el análisis, supervisión, fiscalización, verificación, investigación y evaluación del cumplimiento y aplicación de las disposiciones de este Código, su Reglamento y las demás normas reguladoras del ingreso o salida de mercancías y medios de transporte del territorio aduanero, así como de la actividad de las personas físicas o jurídicas que intervienen en las operaciones de comercio exterior”.⁷

En tal sentido, internacionalmente a las aduanas se les ha atribuido como funciones principales las siguientes: Control del comercio exterior: La introducción, paso y extracción de todo género de mercancías, del territorio aduanero, debe realizarse a través de una aduana. Esta debe determinar y aplicar el régimen jurídico a que están sometidas dichas mercancías, de acuerdo al ordenamiento jurídico vigente en cada uno de los países miembros de la región centroamericana.

El Artículo 8 del CAUCA indica que el control aduanero es el ejercicio de las facultades del Servicio Aduanero para el análisis, supervisión, fiscalización, verificación, investigación y evaluación del cumplimiento y aplicación de las disposiciones de este Código, su Reglamento y las demás normas reguladoras del ingreso o salida de

⁶ http://jorgemachicado.blogspot.com/2012/10/dab_25.html. (Consultado el 22 de Enero de 2015).

⁷ http://portal.sat.gob.gt/ct/portal/index.php%3Fopcion=com_docman&task=doc_download&gid=107&Itemid=176. (Consultado el 24 de Enero de 2015).



mercancías y medios de transporte del territorio aduanero, así como de la actividad de las personas físicas jurídicas que intervienen en las operaciones de comercio exterior.

Los Servicios Aduaneros podrán utilizar equipos de inspección no intrusivo o invasivo que permitan realizar inspecciones cuando sea necesario y de conformidad con los resultados del análisis de riesgo, con el fin de facilitar la inspección de la carga o de los contenedores de alto riesgo sin interrumpir el flujo del comercio legítimo, sin perjuicio de otras medidas de control que el Servicio Aduanero pueda aplicar.

Por su parte, el Código Aduanero Uniforme Centroamericano, -CAUCA,- Anexo de la Resolución No. 223-2008 (COMIECO-XLIX), de fecha veinticinco de abril del año dos mil ocho-, en su artículo 9 define la expresión "control aduanero" como "el ejercicio de las facultades del Servicio Aduanero para el análisis, supervisión, fiscalización, verificación, investigación y evaluación del cumplimiento y aplicación de las disposiciones de este Código, su Reglamento y las demás normas reguladoras del ingreso o salida de mercancías y medios de transporte del territorio aduanero, así como de la actividad de las personas físicas o jurídicas que intervienen en las operaciones de comercio exterior".

Control aduanero no solo hace referencia al control de las obligaciones emitidas por la Administración Aduanera, sino de cualquiera que sea responsabilidad de aduanas, tales como disposiciones de mercancías prohibidas o sanitarias que son emitidas por otras autoridades, pero cuyo control es competencia de las aduanas.



El ejercicio de las facultades de control del Servicio Aduanero podrá ser en forma permanente, previa, inmediata o posterior al levante de las mercancías y las mismas se ejercerán conforme a lo establecido en el Código y su Reglamento.

Recaudación tributaria: La aduana debe determinar y recaudar los tributos derivados del tráfico de mercancías.

Control sanitario: La aduana conjuntamente con funcionarios de sanidad, examina las condiciones y estado físico de las mercancías para evitar el ingreso de plagas, enfermedades u otros males que afecten la salud de las personas, fauna y flora.

Control de ilícitos aduaneros: Los ilícitos aduaneros generan efectos muy negativos sobre los fines del Sistema Aduanero. En razón de lo cual, las aduanas tienen el deber de adoptar medidas para prevenir y reprimir este tipo de fraude.

Control del fraude comercial: El tráfico de mercancías no originales, violatorias de los derechos de propiedad intelectual, es una práctica frecuente, que causa grave daño a la economía internacional a la vez que constituye un peligro por la baja calidad de las imitaciones.

Gestión de estadística: Corresponde a la aduana promover la información relativa al movimiento del comercio exterior, a los fines de llevar las cuentas de balanza de pagos y otras que puedan ser necesarias para la toma de decisiones de política económica.



1.1.4. Aduana especializada

De acuerdo a la información que se aloja en el Portal electrónico de la Superintendencia de Administración Tributaria, éstas se definan de la siguiente manera: “Aduanas especializadas en determinadas operaciones aduaneras, clases de mercancías o regímenes aduaneros, con competencia funcional en todo su territorio aduanero nacional”.

Esencialmente las aduanas especializadas permiten al Estado nacional intensificar la eficacia del control sin producir demoras injustificadas en la cadena logística del comercio exterior, procurando incrementar la recaudación, combatir el contrabando y la evasión tributaria. Tal es el espíritu de la norma que da origen a este sistema de contralor de importación y exportación de mercaderías.

En el Artículo 7 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano, se describen las mismas en el sentido de que cada estado parte podrá habilitar aduanas especializadas en determinadas operaciones aduaneras, clases de mercancías o regímenes aduaneros, con competencia funcional en todo su territorio aduanero nacional.

En ese contexto es preciso señalar que básicamente la intención que conlleva la creación y funcionamiento de este tipo de aduanas es la de intensificar los controles aduaneros sobre ciertas mercaderías sin que eso implique demoras en el tráfico comercial, es decir que se busca agilizar el tráfico y a la vez que aumentar los controles a la importación de productos específicos.



Este mecanismo especializado, prácticamente cobró vigencia o entró en funcionamiento desde el año 2008 tanto en Guatemala y en el resto de países de Centroamérica como parte de las más de 500 modificaciones efectuadas al Código Aduanero Unificado Centroamericano -CAUCA- IV y su reglamento, circunstancia que como se indicó con anterioridad pretende facilitar el comercio, disminuir el contrabando y la subvaluación de mercancías.

Acorde con la serie de premisas planteadas y en función del marco jurídico centroamericano, se cuenta con un reglamento también conocido como RECAUCA, instrumento que establece la creación de nuevas figuras para agilizar los trámites aduaneros y el comercio en general para la región, es decir entonces que con dicha figura, para algunos trámites de importación o exportación, no resulta necesario un agente aduanero, en virtud que las empresas o entidades pueden nombrar a sus representantes a efecto de gestionar todo lo concerniente al ramo aduanero.

1.2. Auxiliares de la función pública aduanera

Se consideran auxiliares de la función pública aduanera, las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que participan ante el Servicio Aduanero en nombre propio o de terceros, conforme a lo establecido en el Artículo 19 del CAUCA.

La solicitud de autorización para actuar y operar como Auxiliar, debe contener la información indicada en los Artículos 58 del RECAUCA, 122 del Código Tributario y la requerida por disposiciones administrativas, normativas y reglamentarias específicas,



según corresponda. Asimismo, debe incluir la información específica solicitada para cada Auxiliar en el RECAUCA. Como mínimo se deben presentar los datos siguientes:

- Designación de la autoridad, funcionario o dependencia a que se dirija.
- Nombre, razón o denominación social del solicitante y demás generales del propietario o del representante legal.
- en su caso.
- Indicación precisa de la actividad para la que solicita autorización.
- Dirección o medios para recibir notificaciones referentes a la solicitud.
- Número de Identificación Tributaria -NIT-.
- Domicilio fiscal.
- Dirección de sus oficinas o instalaciones principales.
- Firma del solicitante.

A la solicitud se debe adjuntar la documentación general establecida en el Artículo 59 y la específica para cada Auxiliar indicada en el RECAUCA. Previo a conceder la autorización, la Unidad debe verificar que se cumpla con los requisitos mencionados en los Artículos 56 y 57 del RECAUCA.

En el presente apartado debe hacerse énfasis en que se considera que toda persona natural o jurídica que requiera autorización para actuar y operar como Auxiliar de la Función Pública Aduanera, en ese sentido cuando se trate de una persona individual extranjera, debe cumplir con las disposiciones que para el efecto establezca el Código



de Comercio y la Ley de Migración con relación a su inscripción como comerciante y la obtención de la categoría migratoria de residente temporal o residente permanente en Guatemala a través de la presentación de copia certificada de la resolución dictada por la Dirección General de Migración.

Adicionalmente, el solicitante o interesado debe presentar el documento emitido y denominado por la intendencia de Recaudación y Gestión de la SAT como "Constancia Fiscal" o el que en el futuro se estableciere por dicha intendencia u otra dependencia designada para el efecto.

Dicho documento debe adjuntarse en original y firmado por autoridad competente. Es importante hacer ver que la persona que solicita autorización como Auxiliar, esté inscrita, domiciliada en el país y se sugiere que esté en el estatus de "activo" y "depurado" en el Registro Tributario Unificado (RTU) de la SAT. Que tenga negocios activos en dicho registro, cuando corresponda. Para el caso de personas jurídicas, los representantes legales que comparezcan también tendrán que estar debidamente inscritos y vigentes en el Registro Tributario Unificado.

1.2.1. Clases de Auxiliares

Seguidamente se desarrolla en el presente apartado, la serie de elementos que determinan y permiten clasificar la clase de auxiliares de la función pública aduanera.



1.2.1.1. Los agentes aduaneros

Es la persona física autorizada por la Superintendencia de Administración Tributaria - SAT- para promover por cuenta ajena el despacho de las mercancías en los diferentes regímenes aduaneros previstos en la ley, tradicionalmente se les ha caracterizado por tener diferentes denominaciones en el comercio exterior, en tal sentido se les llama también, agente de aduanas, agente aduanal, agente afianzado de aduanas, despachador, comisionista de aduanas, intermediario aduanero, su función básica consiste en desarrollar la logística de importación y exportación de mercaderías.

El marco jurídico que regula el mecanismo de funcionamiento de este tipo de auxiliar de la función pública aduanera, se localiza específicamente en el Artículo 22 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano -CAUCA-, donde se indica que es el profesional en materia aduanera, cuya autorización es personal e intransferible, actúa como representante legal ante la autoridad aduanera de su mandante (cliente), también es responsable solidario ante la aduana y su mandante (cliente) por los actos derivados de su ejercicio profesional.

En el Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano, particularmente en el Artículo 86, se establece que entre otras obligaciones se tienen las siguientes:

- ✓ Cumplir y velar que se cumpla con las normas legales, reglamentarias y procedimentales que regulen los regímenes aduaneros en los que intervengan;



- ✓ Contar con el equipo necesario para efectuar el despacho por transmisión electrónica;
- ✓ Actuar, personal y habitualmente, en las actividades propias de su función, sin perjuicio de las excepciones legalmente establecidas;
- ✓ Recibir anualmente un curso de actualización sobre materias de técnica, legislación e integridad aduanera, impartido por el Servicio Aduanero correspondiente o a través de los programas de capacitación ejecutados por las instituciones autorizadas a nivel nacional o regional;
- ✓ Representar a su mandante, en forma diligente y con estricto apego al régimen jurídico aduanero;
- ✓ Tener oficinas abiertas en el territorio aduanero; y
- ✓ Dar aviso y, cuando corresponda, entregar al Servicio Aduanero los documentos originales o los archivos magnéticos en su caso, así como la información fijada reglamentariamente para los regímenes en que intervengan en los casos de cese de sus operaciones.

1.2.1.2. Los depositarios aduaneros

Esencialmente es el Auxiliar responsable ante el Servicio Aduanero, por la custodia y conservación temporal de las mercancías, bajo el control y supervisión de la autoridad aduanera, deben regirse de acuerdo con las estipulaciones delimitadas en la sección quinta del Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano. Los depósitos aduaneros podrán ser públicos cuando pueda utilizarlos cualquier persona para depositar



mercancías y privados cuando estén destinados al uso exclusivo del depositario y de aquellas personas autorizadas por el Servicio Aduanero a solicitud del depositario.

En el Artículo 110 del Reglamento en mención se indica que la persona que solicite la autorización para actuar como depositario aduanero deberá:

- ✓ Contar con instalaciones adecuadas para realizar operaciones de recepción, depósito, inspección, despacho de mercancías y maniobra de los medios de transporte con un área mínima de diez mil metros cuadrados destinada a la actividad de depósito aduanero de mercancías, la cual incluya una sección mínima de construcción de tres mil metros cuadrados;
- ✓ Tener los medios suficientes que aseguren la efectiva custodia y conservación de las mercancías, de acuerdo con las condiciones de ubicación e infraestructura del depósito y la naturaleza de las mismas;
- ✓ Cuando se trate de depositarios aduaneros públicos, poseer el área destinada para el examen previo y de verificación inmediata, la cual deberá ser al menos de doscientos metros cuadrados;
- ✓ Disponer del equipo y programas necesarios para la transmisión electrónica e intercambio de información con el Servicio Aduanero de las operaciones que realice;
- ✓ Designar un área apropiada para el funcionamiento del personal de la delegación de Aduanas, cuando así lo exija el Servicio Aduanero, proporcionando mobiliario, equipo de oficina y demás enseres que sean necesarios al personal específico



permanente que el Servicio Aduanero designe para la realización de las labores de control y despacho aduanero de mercancías.

- ✓ Mantener y transmitir inventarios mediante sistemas electrónicos en las condiciones y términos establecidos por el Servicio Aduanero; g) Proporcionar los reportes de las operaciones que el Servicio Aduanero le solicite; y
- ✓ Otros que el Servicio Aduanero de cada Estado Parte establezca.

Cuando se cumplan las medidas de control y las condiciones que establezca este Reglamento, el Servicio Aduanero podrá autorizar la prestación, en esas instalaciones, de servicios complementarios al despacho y el depósito de mercancías, siempre que el prestador cuente con las autorizaciones o concesiones necesarias.

En los mismos términos, los depositarios aduaneros que posean a la vez la concesión de almacén general de depósito, podrán prestar ambos servicios, con la condición de mantener bodegas, patios u otras áreas así como controles, operaciones, inventarios, ingresos y salida al o del depósito separados.

1.2.1.3. Los transportistas aduaneros

El Código Aduanero Uniforme Centroamericano, considera auxiliares de la función pública aduanera, a las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que participan ante el Servicio Aduanero en nombre propio o de terceros, en la gestión aduanera, dentro de los que se encuentran los transportistas aduaneros, definiéndose de la siguiente manera:



En el Artículo 24 del CAUCA se indica que Transportista es el auxiliar encargado de las operaciones y los trámites aduaneros relacionados con la presentación ante el Servicio Aduanero, del medio de transporte y cara, a fin de gestionar su ingreso, tránsito o salida de las mercancías, siendo responsable directo ante el Servicio Aduanero, por el traslado o transporte de las mercancías objeto de control aduanero.

El Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano establece que los auxiliares serán autorizados por la autoridad superior del Servicio Aduanero – Superintendente de Administración Tributaria, previo cumplimiento de los requisitos generales siguientes:

- Tener capacidad legal para actuar;
- Mantenerse al día en el pago de sus obligaciones tributarias;
- En el caso de personas jurídicas, estar constituidas e inscritas en los registros correspondientes;
- En el caso de las personas naturales estar inscritas como comerciantes individuales, cuando corresponda;
- Estar inscritos en el registro de contribuyentes;
- Estar domiciliado en el Estado Parte donde solicita la autorización; y
- En el caso de personas naturales no tener vínculo laboral con el Estado o sus instituciones.

La Superintendencia de Administración Tributaria puede requerir al solicitante que cuente con el equipo y los programas informáticos autorizados necesarios para efectuar procesos de transmisión electrónica, previo a la autorización.



Para obtener la autorización como Transportista Aduanero y obtener el código de transportista respectivo, debe presentar una solicitud ante la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-, con los requisitos señalados en el Artículo 58 del RECAUCA.

1.2.2. Concepto de auxiliares aduanales

Se consideran auxiliares de la función pública aduanera, las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que participan ante el Servicio Aduanero en nombre propio o de terceros, en la gestión aduanera. La clasificación general de los mismos se integra por agentes aduaneros, depositarios aduaneros, transportistas aduaneros y otros que se establezcan en el Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano.

1.2.3. Responsabilidad de los auxiliares

En el Artículo 20 del CAUCA se indica que los auxiliares serán responsables solidarios ante el Fisco, por las consecuencias tributarias derivadas los actos, omisiones, infracciones y delitos en que incurran sus empleados acreditados ante el Servicio aduanero, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, administrativas y penales, a que dichos empleados queden legalmente sujetos.

1.2.4. Obligaciones de los auxiliares

Seguidamente en el Artículo 14 de dicho marco normativo se establece que los Auxiliares tendrán, entre otras, las obligaciones siguientes:



- ✓ llevar registros de todos los actos, operaciones y regímenes aduaneros en que intervengan, en la forma y medios establecidos por el Servicio Aduanero;
- ✓ conservar y mantener a disposición del Servicio Aduanero, los documentos y la información relativa a su gestión, por un plazo de cuatro años, salvo que la legislación nacional establezca un plazo mayor;
- ✓ exhibir, a requerimiento del Servicio Aduanero, los libros de contabilidad, sus anexos, archivos, registros contables y cualquier otra información de trascendencia tributaria o aduanera y los archivos electrónicos, soportes magnéticos o similares que respalden o contengan esa información;
- ✓ transmitir electrónicamente o por otros medios, las declaraciones aduaneras e información complementaria relativa a los actos, operaciones y regímenes aduaneros en que participen;
- ✓ cumplir con los formatos y procedimientos para la transmisión electrónica de datos, siguiendo los requerimientos de integración con los sistemas informáticos utilizados por el Servicio Aduanero;
- ✓ comprobar las condiciones y estados de los embalajes, sellos, precintos y demás medidas de seguridad de las mercancías y medios de transporte y comunicar inmediatamente al Servicio Aduanero cualquier irregularidad, cuando les corresponda recibir, almacenar o transportar mercancías;
- ✓ rendir y mantener vigente la garantía de operación, cuando está obligado a rendirla;
- ✓ presentar anualmente certificación extendida por las autoridades competentes de que se encuentran al día en el pago de sus obligaciones tributarias;



- ✓ cumplir los requisitos legales y administrativos a que estén sujetos los trámites, operaciones y regímenes aduaneros en que intervengan;
- ✓ acreditar ante el Servicio Aduanero a los empleados que los representarán en su gestión aduanera;
- ✓ velar por el interés fiscal;
- ✓ mantener oficinas en el país signatario y comunicar al Servicio Aduanero el cambio de su domicilio fiscal, de sus representantes legales y cualquier otra información suministrada que requiera su actualización; y,
- ✓ en el caso de personas jurídicas, acreditar y mantener ante el Servicio Aduanero, para todos los efectos, un representante legal o apoderado con facultades de representación suficientes.



CAPÍTULO II

2. Agente aduanero

2.1. Definición

En el capítulo anterior se hizo referencia a que el presente auxiliar de la función pública aduanera, básicamente es la persona física autorizada por la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- para promover por cuenta ajena el despacho de las mercancías en los diferentes regímenes aduaneros previstos en la ley, tradicionalmente se les ha caracterizado por tener diferentes denominaciones en el comercio exterior, en tal sentido se les llama también, agente de aduanas, agente aduanal, agente afianzado de aduanas, despachador, comisionista de aduanas, intermediario aduanero, su función básica consiste en desarrollar la logística de importación y exportación de mercaderías.

En la página electrónica de la Corporación de Agentes Aduaneros de Guatemala, se localiza un glosario que define el presente apartado de la siguiente manera: "Agente de aduanas: persona (natural o jurídica) autorizada por el Ministerio de Finanzas, para actuar ante los órganos competentes en nombre y por cuenta de aquél que contrata sus servicios, en el trámite de una operación o actividad aduanera. Según la legislación es un auxiliar de la Administración Aduanera".

De acuerdo con las definiciones presentadas, puede inferirse por consiguiente que básicamente, los Agentes Aduaneros pueden ser personas jurídicas o personas naturales, bien sea que trabajen bajo relación de dependencia o de forma independiente, que actúan ante la Administración Aduanera y Tributaria, por orden y cuenta de aquél



que contrata sus servicios a los fines de dar un destino aduanero a las mercancías que ingresan, permanecen o salen del territorio nacional.

2.2. Antecedentes históricos

2.2.1. En la edad antigua

Desde tiempos remotos, este elemento figura con varios nombres en diferentes contextos históricos, para el presente caso encontramos una definición planteada de la siguiente manera: "Nuestro personaje surge a la vida al aparecer las primitivas operaciones de cambio, intercambio de mercancías y la práctica del transporte que se llevaron a cabo en aquella época con el auxilio de un personaje llamado intermediario".⁸

Continuando en esta materia, resulta de especial interés detallar que es a la India a quien se le atribuye de ser la primera donde se pensó en constituir un tributo por la introducción o extracción de mercaderías, a su territorio, creándose un lugar ad-hoc, para su recaudación, siendo el ejercito el que se encargaba de su cobro o percepción. De esa cuenta también Babilonia, parte de su economía estaba cimentada en operaciones aduaneras, así lo refleja el Código de Hammurabi, que recogió fielmente la vida jurídica, económica y social de los babilonios, gracias a ello se sabe, que el comercio se realizaba a través del río Éufrates. Luego Fenicia, este pueblo debido a sus características y coyuntura, eran conocidos como los mejores navegadores, y por ende, la mejor opción de transporte marítimo, es así, que sus naves transportaban mercancías de todos los pueblos conocidos en esa época.

⁸ Valle Dávila Fernán. **Breve Reseña Histórica del Agente Aduanero en Guatemala.** s.n.t. Pág. 5.



En ese orden de ideas, finalmente Arabia, influenció de manera muy marcada al vocablo de aduana, es así, que sus actividades e invenciones los llevó, a la creación de un sistema de registro que posibilitó el control necesario de las mercancías que entraban a su territorio, también crearon un sistema de tributos a las importaciones, que se conocía como ad-hoc que gravaba el movimiento de importación y exportación.

Puede apreciarse entonces que ya en los inicios de la historia se notaba la existencia de esta figura en las principales funciones de intercambio mercantil, circunstancia que hace pensar la importancia que tenía para las civilizaciones antiguas, debido en gran parte a la influencia que ejercían con los mercaderes de las regiones involucradas en transacciones de índole material y financiera.

2.2.2. Edad media

“En esta época existieron las asociaciones que impulsaron el comercio haciéndolo por medio de personas encargadas de efectuar transacciones, negociaciones, intercambios, y valuadores. Aquí también surgió la piratería. En esta época nació la letra de cambio para evitar el uso de los bancos y también nació el giro directo, los cuales se llenan en formularios en la actualidad”.⁹

Existe una trascendencia muy marcada en la historia que merece ser mencionada, desde la influencia de los Árabes para establecer un concepto acerca del término aduana, hasta que nos referimos como Edad Media, es aquí en donde comienza esta etapa, desde la

⁹ Ibíd. Pág. 6.



caída del imperio Romano de Occidente nos introducimos a esta época. Esto se llevó a cabo alrededor del año 476, cabe tener presente aquí la revisión histórica producida sobre las consecuencias económicas de la caída del Imperio Romano de Occidente.

En este sentido, se considera que, con algunos cambios, la actividad comercial en la Europa continental prosigue hasta los siglos VII y VIII, cuando tienen lugar las invasiones de los musulmanes. Se produce entonces la interrupción o una significativa disminución del tráfico con el Oriente como consecuencia de la pérdida del dominio del Mar Mediterráneo, que ha caído en manos del Islam.

Es así como se deja de manifiesto que, lo más trascendental a mencionar en este momento histórico es que las distintas organizaciones encargadas de la actividad cambiaria y específicamente, el caso que nos interesa mencionar, como lo es el rol que desempeñaban las aduanas y sus tributos, los cuales se mantuvieron a pesar de la crisis y la caída del Imperio Romano del Occidente.

La aparición de los agentes de aduanas fue un fenómeno general que surgió de la necesidad de tener personal capacitado para realizar el trámite administrativo del comercio exterior del país. Mientras que este comercio fuera incipiente, esta necesidad no exigía su aparición ni su desarrollo; pero, en la medida en que se produce la liberalización comercial y se mejoran los medios de transporte internacionales, se va haciendo notable que ciertas personas hagan estas labores que exigen una probada honestidad, así como la especialización adecuada. En varios países, especialmente los



latinoamericanos, los agentes aduaneros surgen inmediatamente después de su independencia, o bien, como consecuencia inmediata del libre comercio que las colonias implantaron desde su inicio.

2.2.3. Edad moderna

“Época de la codificación el Derecho Mercantil, Prusia, Suecia, Dinamarca, Italia y Austria ponen en vigor su nuevo código de comercio, Año de 1808.”¹⁰

Desde que existe el comercio, o al menos desde los tiempos que han dejado registro de esta actividad, ya se conocían los llamados agentes aduanales, que antes eran los famosos recaudadores de impuestos de las antiguas Grecia y Roma, pues ellos mismos autorizaban y daban trámite a los productos que salían o entraban de su imperio. Aunque en la antigüedad, la extensión de los imperios era muy vasta y era menor el ingreso por mercancías traídas de otros lugares, la obligación como tal de pagar un impuesto por introducir un producto o persona empezó con la llegada de los Ingleses a los Estados Unidos de Norteamérica y los Españoles y Portugueses a lo que hoy se conoce como América Latina.

Desde la edad media a la época moderna, la sociedad evolucionó en gran medida, comprendió que el comercio y la actividad aduanera, constituían una herramienta necesaria para el abastecimiento mutuo entre los países, dado que la producción de bienes en una región determinada, siempre conllevaba a un excedente, que podía ser

¹⁰ Ibíd. Pág. 8



comercializado por otro bien del cual se carecía con otro país, y así estabilizar las economías y proveer a sus ciudadanos de los bienes necesarios que ahí no se producían, por lo que, tanto la actividad comercial y aduanera era regida por el liberalismo, que gobernara en esa época, así que todo el movimiento comercial y transfronterizo, estaba marcado por regulaciones flexibles que permitían una agilidad en la tramitología, no se quiere decir que no existían aranceles, ya que estos siempre existieron, pero eran sumamente proporcionales, y sin adulaciones.

En esos periodos, los impuestos eran tasados a criterio de los recaudadores, pero la regulación vino hasta mediados del siglo XVIII posterior a la revolución industrial. Los primeros antecedentes formales de personas dedicadas exclusivamente al comercio exterior se dan con la autorización de la corona inglesa en su intercambio con las trece colonias asentadas en América del Norte.

En América Latina, las agencias aduanales, llamadas en el siglo XIX, oficinas de comercio mundial, no tenían una regulación específica, pues se calculaban las tasas de impuestos dependiendo de los gobiernos que estuvieran en turno. Es hasta mediados del siglo pasado cuando Brasil y México firman acuerdos de intercambio comercial y los respectivos cuerpos legislativos de ambos países regulan y certifican a las hoy conocidas agencias aduanales.

Este inicio sirvió como base para el establecimiento de leyes en los demás países latinoamericanos que con el tiempo se fueron adaptando a las regulaciones impuestas



en los países del lejano oriente, específicamente Japón, cuyos avances después de la segunda guerra mundial, en materia aduanera, facilitaron la tramitología de productos, incluyendo a EEUU y Canadá quienes también adoptaron muchas de estas medidas, que originó posteriormente los tratados de libre comercio con el continente europeo.

Los países centroamericanos han mantenido durante más de treinta años la voluntad expresa de operar en forma uniforme y coordinada sus respectivos sistemas aduaneros, con miras a una eventual Unión Aduanera Centroamericana. Por eso, en 1963, los Gobiernos de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica suscribieron el Código Aduanero Uniforme Centroamericano en ciudad de Guatemala, conocido como (CAUCA I, vigente hasta el 30 de junio de 1996) complementaría otros instrumentos normativos centroamericanos y contribuiría para un futuro establecimiento de la Unión Aduanera Centroamericana.

2.3. Características

“Para significar su trayectoria, sus roles de cambios y de aperturas del comercio internacional tenemos:

- Su profesionalización;
- Representación de terceros;
- Habitualidad en sus funciones;
- Actualización en el despacho aduanero de las mercancías”.¹¹

¹¹ Valle Dávila Fernán. **Op. Cit.** Págs. 8 y 9.



Luego de conocer a grandes rasgos la serie de elementos característicos que distinguen el término motivo de análisis, es conveniente también destacar los requerimientos básicos para constituirse en Agente Aduanero, de acuerdo a las regulaciones emitidas por la Superintendencia de Administración Tributaria.

- **Requisitos específicos**

- a) Ser nacional o de cualquiera de los países signatarios del CAUCA.
- b) Poseer el grado mínimo de licenciatura en materia aduanera; o, aprobar el examen de competencia para aquellos interesados que posean grado académico universitario en otras disciplinas de estudio.
- c) Recibir anualmente un curso de actualización sobre técnica y legislación aduanera impartido y evaluado por el Servicio Aduanero.
- d) En el caso del literal b), el interesado deberá aprobar un examen psicométrico evaluado por el Servicio Aduanero.

Las personas que soliciten su autorización como Agentes de Aduanas, deberán presentar ante el servicio aduanero, solicitud dirigida al Intendente de Aduanas, solicitud que debe contener los datos siguientes:

- Nombre, razón o denominación social y demás generales del peticionario y de su representante legal, en su caso.
- Indicación precisa de las actividades a las que se dedicará.
- Dirección o medios para recibir notificaciones referentes a la solicitud.
- Domicilio fiscal y dirección de sus oficinas o instalaciones principales.



A la solicitud de autorización deberán adjuntarse los documentos siguientes:

- Fotocopia legalizada de:
- Carné de Identificación Tributaria -NIT-
- Cédula de Vecindad del propietario o representante legal.
- Declaración jurada notariada de no tener vínculo laboral con el Estado o sus instituciones.
- Certificación extendida por la Unidad de Cobranzas y Convenios de Pago (UCCP) de la Intendencia de Recaudación y Gestión de la SAT de que se encuentra al día en el pago de todas sus obligaciones tributarias.

Conviene destacar también que dentro de la serie de obligaciones establecidas para los mismos, se destacan los siguientes:

- Renovar anualmente y con anticipación la fianza de operación establecida.
- Comunicar al Servicio Aduanero el cambio de su domicilio fiscal, de sus representantes legales y cualquier otra información que requiera actualización.
- Acreditar ante el Servicio Aduanero a todos sus empleados tramitadores.

Finalmente dentro de las regulaciones emitidas para esta figura se destacan los requisitos de renovación como agente aduanero, destacándose los siguientes:

- Solicitud dirigida al Intendente de Aduanas especificando las actividades a las que se dedica y el motivo de su petición.
- Original de la prórroga de Fianza.



- Certificación extendida por la SAT de encontrarse al día en el pago de sus obligaciones tributarias.
- Declaración jurada notariada de no tener vínculo laboral con el Estado o sus instituciones.
- Actualización de la nómina de empleados tramitadores.

2.4. Corporación de agentes aduaneros en Guatemala

2.4.1. Antecedentes

“Es una Entidad que se inició hace 60 años, fue la primera que se creó en Centroamérica y realiza labor institucional de más de medio siglo de constante búsqueda de concesiones para sus agremiados y el comercio exterior guatemalteco en el contexto global.

Fue Fundada el 21 de abril de 1948, fue reconocida su personalidad jurídica y queda oficialmente constituida según acuerdo gubernativo de fecha 26-08-1948, modificada el 09-03-1964 por acuerdo del jefe de gobierno con el número: 1916”.¹²

La Corporación de Agentes Aduaneros de Guatemala, denominada “La Corporación”, es una entidad privada, no lucrativa, apolítica, de asistencia profesional al comercio importador, exportador y al sector industrial, de absoluta cooperación con las autoridades fiscales en el ramo de aduanas y dentro de su ámbito de validez fomentar la fraternidad entre sus integrantes.

¹² <http://www.caag.org.gt/> (30 de enero de 2015)



2.4.2. Objetivos

La serie de fines primordiales que persigue la Corporación de Agentes Aduaneros de Guatemala, se encuentra resumida en los siguientes elementos:

Objetivo General

"El principal objetivo es fomentar y estimular el espíritu de fraternidad entre sus integrantes, contribuir a la profesionalización, actualización y perfeccionamiento técnico de los agentes aduanales y facilitar la información de las diferentes entidades por medio de nuestra plataforma de información".¹³

Objetivos específicos

- "Que el Agente Aduanero se transforme en un elemento fundamental y prácticamente insustituible.
- Fortalecer la figura del agente aduanero como un profesional auxiliar de la función pública aduanera.
- Enaltecer el aporte profesional y técnico, que con carácter especializado, entregan los Agentes de Aduana.
- Funcionar como un ente consultivo de importadores y exportadores tanto nacionales como extranjeros.
- Mantener las más cordiales relaciones con las autoridades del ramo y colaborar con ellas en el cumplimiento de las leyes y reglamentos aduaneros, así como las demás leyes conexas.

¹³ Ibid.



- La defensa del que hacer aduanero por los medios de impugnación establecidos en la ley.
- Elevar la profesionalización del gremio”.¹⁴

De igual forma se destacan algunos de los fines más representativos de la entidad.

- a) Estimular el espíritu de confraternidad y cooperación entre los componentes de la misma;
- b) Velar por el mejoramiento intelectual, profesional y ético de sus asociados;
- c) Establecer el ahorro y el auxilio mutuo entre los mismos;
- d) Unificar los procedimientos de sus servicios como Agentes Aduaneros, así como las tarifas de honorarios;
- e) Mantener las más cordiales relaciones con las Autoridades del ramo y colaborar con ellas en el cumplimiento de las leyes y reglamentos aduaneros, así como las demás leyes conexas;
- f) Gestionar leyes que normen el funcionamiento de las agencias de aduana;
- g) Establecer una biblioteca técnica y recopilar todas las disposiciones que se dicten para uso de sus asociados;
- h) Funcionar como organismo consultivo de importadores y exportadores tanto nacionales como extranjeros;
- i) Establecer la publicación de un boletín de propaganda, divulgación e ilustración sobre temas y procedimientos aduaneros;

¹⁴ Ibid.



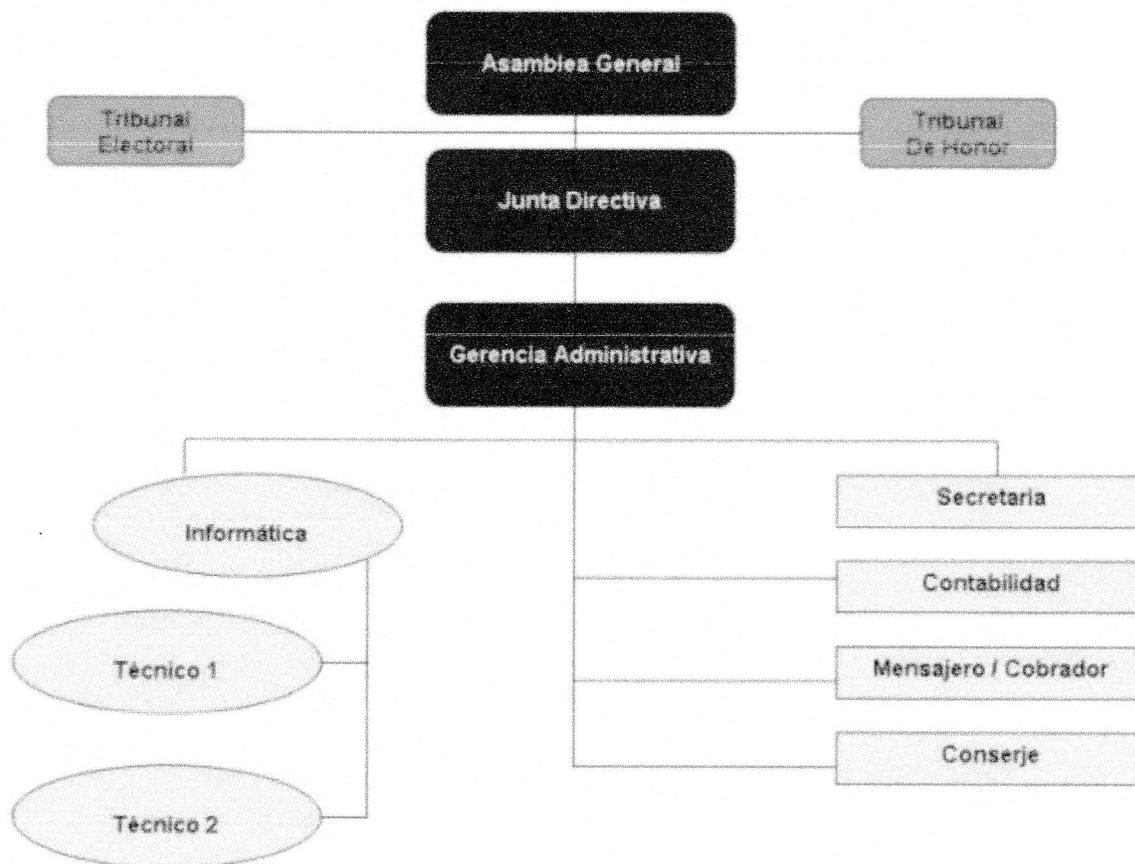
- j) Usar su personalidad jurídica para la defensa de los intereses comunes de sus asociados;
- k) Cultivar relaciones cordiales y de cooperación con instituciones similares nacionales e internacionales para el engrandecimiento y la consolidación del Agente Aduanero en el Comercio Internacional, debiendo formar parte de las mismas;
- l) Gestionar ante los organismos nacionales o internacionales, becas para sus asociados, a fin de que puedan llevar a cabo estudios de especialización en el país o en el extranjero;
- m) Promover que la carrera de Comercio Internacional con especialidad en Aduanas sea incorporada a todas las Facultades de Ciencias Económicas de las distintas Universidades del País, y lograr que la Entidad sea integrada como un organismo técnico anexo;
- n) Promover que en la Carrera de Derecho en las Universidades del país se incluya el Derecho Aduanero a su pensum de estudios;
- o) Establecer la Escuela de Capacitación para el Agente Aduanero, sus empleados y entidades afines al comercio exterior guatemalteco.

2.4.3. Organigrama

Los componentes y niveles de la estructura organizacional vigente en la Corporación de Agentes Aduaneros de Guatemala y que permite identificar los niveles estratégico, táctico y operativo, se presenta a continuación:



ORGANIGRAMA Corporación De Agentes Aduaneros



Fuente: Portal electrónico de la Corporación de Agentes Aduaneros de Guatemala: <http://www.caag.org.gt/>



CAPÍTULO III

3. Tránsito interno aduanero

3.1. Definición

El Código Aduanero Uniforme Centroamericano, en su Artículo 70 establece lo relativo al presente apartado, en tal sentido también se establecen los mecanismos de regulación el Reglamento del Código en mención, específicamente en el Capítulo IV, secciones I, II y III; en ese contexto se presenta la siguiente definición: "Tránsito aduanero es el régimen bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de una aduana a otra por cualquier vía, con suspensión total de los derechos e impuestos respectivos.

Las mercancías en tránsito aduanero estarán bajo custodia y responsabilidad del transportista, sin perjuicio de las responsabilidades de terceros. El tránsito aduanero podrá ser internacional o interno".

Es importante destacar que el objeto principal del tránsito aduanero internacional es facilitar al máximo el movimiento de mercancías y proporcionar a los países operantes, el tránsito, la confianza y la documentación aduanera que se requiere, de manera que brinden la información requerida por el servicio aduanero y no afecten demasiado al transportista, motivo por el cual se decidió poner en práctica el principio de uniformidad de procedimientos los países a nivel latinoamericano, bajo un sistema internacional de control, que reduce el riesgo de información inexacta eliminando atrasos innecesarios.



Acorde con la definición presentada, resulta conveniente detallar a grandes rasgos algunos de los artículos que se encuentran en el Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano, tal como los siguientes:

Artículo 390. Autorización de los vehículos. El tránsito aduanero deberá efectuarse únicamente en medios de transporte inscritos y registrados ante el Servicio Aduanero. Los medios de transporte con matrícula de los Estados Parte utilizados para realizar el tránsito aduanero, pueden ingresar y circular en el territorio aduanero, previo cumplimiento de las formalidades exigidas. Estas unidades podrán utilizarse, a su salida del territorio aduanero por cualquier aduana, para el transporte de carga destinada directamente a la exportación o reexportación y no podrán prestar servicios de transporte interno de mercancías. Los vehículos con matrícula de los Estados Parte se regirán por los acuerdos regionales y tratados internacionales.

Artículo 391. Tránsito aduanero en unidades de transporte no precintables. Cuando el tránsito de mercancías se realice en unidades de transporte a las que no pueda ser posible colocarles dispositivos de seguridad, la Autoridad Aduanera establecerá las condiciones de seguridad necesarias para realizar el tránsito aduanero, tales como comprobación de mercancías, toma de muestras, requerimiento de la factura comercial de las mercancías o colocación de precintos o señales de identificación en cada bulto, utilización de lonas, fajas, sujetadores especiales y demás complementos para sujetar la carga.



3.2. Antecedentes

“Ya en la prehistoria el hombre poseía un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados, por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías. Bien a pie o a lomo de animales sus mercaderías lograban llegar a destino. A veces a través de puentes de cuerdas entre las montañas. Otros pueblos utilizaron canoas o botes como medio de comunicación.

Si en la etapa preindustrial el viaje era lento e inseguro era debido a la inexistencia de medios de transporte eficaces. Todo el tránsito por tierra se hacía a lomos de animales: caballos, mulas, camellos; o en los carruajes tirados por esos mismos animales, en las pocas carreteras que había. Pero el transporte de grandes mercancías se hacía por mar, o por vías fluviales; con las cocas en la Edad Media, las carabelas de unas 300 toneladas de carga, o el bajel de más de 500 toneladas.

El transporte por tierra era de mercancías ligeras y de alto valor añadido, mercancías y personas. Normalmente los circuitos en los que se movían los artículos eran cortos, ya que no solían sobrepasar el ámbito interregional. Era llevado a cabo por arrieros profesionales especializados, que durante muchos siglos se agruparon en torno a gremios privilegiados. El transporte de mercancías pesadas y voluminosas requería más medios. También solía tener circuitos cortos, de ámbito local o regional, que dependían de las ferias y los mercados. Este transporte era responsabilidad de personas vinculadas al pueblo productor, que, de manera temporal y de forma estacional, al finalizar las tareas agrícolas se dedicaban al comercio, por turnos, entre los jóvenes y adultos del pueblo.



Pero también habrá transporte de larga distancia, con productos de poco peso y alto valor añadido.

Existían por entonces dos tipos de vías: los caminos de herradura, por los que solo podían circular: mulas, bueyes, caballos y personas; y las carreteras, por las que podían circular los carros. Las carreteras eran escasas, y solo unían las principales ciudades. Eran caminos inseguros, por lo que los Reyes Católicos crearon en 1476 la Santa Hermandad. En España, los Borbones crearon una red de seis carreteras principales, que comunicaban Madrid con la costa y la frontera.

Estas vías necesitaban continuas reparaciones, sobre todo tras la generalización en el siglo XVIII de las ruedas de clavos. La responsabilidad de tener en buen estado las carreteras correspondía al municipio. Para ello se creó a lo largo de la red un servicio de peones camineros encargados de mantener la vía en buen estado, pagados por el municipio, por medio de los impuestos de paso. No obstante, con frecuencia, no se reparaba la vía más que con motivo de la visita real. En esta época, los viajes eran largos y lentos; se solía emplear más de una jornada, por lo que había también una red de posadas y ventas a intervalos regulares de jornadas y medias jornadas, que garantizaban el descanso de los viajeros y la reposición del ganado. Estas ventas fueron particularmente importantes en la vía de Andalucía, que atravesaba el despoblado de La Mancha y Sierra Morena.



De otro carácter era el transporte fluvial y marítimo. Los barcos permitían una mayor carga, por lo que eran más rentables, pero necesitaban lugares de puerto donde arribar. En todas las ciudades importantes de la costa, o en los ríos navegables, había puerto; pagado tanto por el municipio como por las cofradías de los mercaderes. Estos puertos tuvieron una infraestructura muy compleja, para garantizar la buena marcha de las transacciones. Actuaron como lugar de mercado.

Durante la revolución industrial el transporte consigue un avance espectacular, fundamentalmente por dos motivos: la creación de una vía segura y adecuada para el transporte, y una máquina potente y regular. Estas características las tuvo el ferrocarril, que fue el gran medio de transporte que impulsara la revolución industrial, no solo porque puso las mercancías en el mercado en grandes cantidades, sino porque él mismo demandó gran cantidad de productos industriales. Es con la máquina de vapor aplicada al transporte como se consiguieron estos avances. El transporte por ferrocarril permite, al disponer de una vía privativa y rápida, transportar grandes cantidades de mercancía de una manera segura, rápida y regular.

La aplicación de la máquina de vapor a la navegación fue un avance cualitativo importante, pero no pudo competir con ventaja contra los veleros hasta bien entrado el siglo XX, cuando se consiguieron los barcos metálicos de gran tonelaje y se reduzca la carga de carbón. En los primeros barcos de vapor la carga de carbón necesaria para hacer funcionar la máquina ocupaba la mayor parte del espacio útil.



A comienzos del siglo XX se consiguen los primeros derivados del petróleo de manera industrial, y se logra tratar el hevea para obtener caucho. Comienza entonces el asfaltado de las carreteras y se obtiene, con el motor de explosión y la rueda de caucho, un vehículo rápido, tanto como el tren, y seguro, pero mucho más versátil.

El coche fue aumentando progresivamente su capacidad de carga, hasta que aparecen los camiones. Sin embargo, las carreteras, que hasta el momento habían estado infrutilizadas por falta de un vehículo adecuado, toman pronto un protagonismo decisivo; hasta el punto de desplazar en pocos años al ferrocarril. El transporte por carretera evita la carga y descarga del tren (dos operaciones menos), y también el almacenamiento en la estación, esto solo hace al transporte por carretera más barato. Además, impulsa la industria siderúrgica de transformación y crea una compleja red de servidores para el automóvil.

Por esta misma época los barcos a vapor desplazan a los veleros, y la aviación comienza a desarrollarse hasta alcanzar un protagonismo decisivo en el transporte de viajeros, mercancías perecederas y productos de poco peso y volumen, pero de alto valor añadido, como las flores o las joyas. Los grandes volúmenes de mercancía a larga distancia y el comercio internacional, siguen estando en manos de la marina mercante".¹⁵

En la actualidad el sector del transporte es esencial para el funcionamiento de los países, por eso es el Estado quien construye las infraestructuras viarias: carreteras, vías de

¹⁵ <http://transporteinternacional.blogspot.com/2006/09/historia-del-transporte.html> (05 de febrero de 2015)



ferrocarril, puertos y aeropuertos, que todos pueden utilizar más o menos libremente, tomándose en cuenta que para cualquier zona subdesarrollada la construcción de una carretera es una garantía, y una condición, de desarrollo.

3.3. Elementos del tránsito interno aduanero

Esencialmente debe hacerse referencia a que los principales elementos que intervienen en el tránsito aduanero, son los siguientes:

- Transportistas
- Autoridades aduaneras
- Exportadores e importadores

Aunado a los terminados referidos con anterioridad, bien vale la pena hacer hincapié en cuanto a otros elementos que si bien no son específicos, de alguna manera se encuentran relacionados con el tránsito aduanero interno y que se encuentran contemplados también dentro del reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano, particularmente en el Artículo 392, mismos que se desglosan a continuación:

- a) Identificación de los dispositivos de seguridad;
- b) Identificación de la Aduana y lugar de destino;
- c) Nombre del Consignatario;
- d) Número y fecha del documento de transporte tales como: Conocimiento de embarque, guía aérea o carta de porte, individualizados;



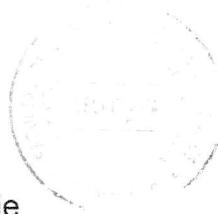
- e) Número y fecha de la o las facturas comerciales asociadas a las mercancías cuando se trate de una compraventa internacional, o documento equivalente en los demás casos;
- f) Valor de las mercancías de acuerdo a la factura comercial, cuando se trate de una compraventa internacional, o documento equivalente en los demás casos;
- g) Fecha y firma del Declarante;
- h) Otros que determine el Servicio Aduanero.

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

- a) Factura comercial cuando se trate de una compra venta internacional, o documento equivalente en los demás casos;
- b) Documentos de transporte, tales como: conocimiento de embarque, carta de porte, guía aérea u otro documento equivalente;
- c) Licencias, permisos, certificados u otros documentos referidos al cumplimiento de las restricciones y regulaciones no arancelarias a que estén sujetas las mercancías, y demás autorizaciones;

3.4. Tránsito de mercaderías

El Artículo 233 del RECAUCA establece lo siguiente. "El ingreso y salida de personas, mercancías y medios de transporte del territorio aduanero, solo podrá efectuarse por los



lugares, las rutas y los horarios habilitados por el Servicio Aduanero. Los medios de transporte y su carga que crucen las fronteras o lugares habilitados, se someterán al control aduanero a su ingreso y salida del territorio aduanero. Los viajeros y transportistas que lleven consigo o conduzcan mercancías por cualquier medio de transporte, las presentarán y declararán de inmediato a la Autoridad Aduanera del lugar por donde ingresaron, sin modificar su estado y acondicionamiento”.

En ese mismo contexto es importante resaltar lo estipulado en el Artículo 234 del mismo cuerpo normativo, donde literalmente se transcribe lo siguiente respecto a las mercaderías peligrosas: “Las empresas de transporte internacional que trasladen mercancías peligrosas, tales como: explosivas, inflamables, corrosivas, contaminantes y radiactivas, deberán dar aviso sobre las mismas a la Autoridad Aduanera con anticipación al arribo del medio de transporte al territorio aduanero. En tal caso, la Autoridad Aduanera informará de tal circunstancia a las autoridades competentes a efecto de verificar en forma conjunta que se adopten las medidas de seguridad correspondientes. Asimismo, el transportista que las hace ingresar está obligado a que los bultos cuenten con la indicación de la naturaleza de tales mercancías. Cuando estas mercancías se trasladen en medios de transporte debidamente autorizados, deberá indicarse en el exterior el código o símbolo que indique la peligrosidad de las mismas”.

Este tipo de mercancías podrán ingresarse a instalaciones de un depósito aduanero si reúnen los requisitos y las condiciones necesarias para ubicar o depositar este tipo de



mercancías y los auxiliares hayan sido previamente autorizados por la Autoridad Aduanera para esos efectos.

Continuando con las regulaciones referentes al tránsito de mercancías, vale la pena resaltar las estipulaciones contenidas en el Artículo 317 del RECAUCA, referentes a la declaración de mercancías, aspecto que se consigna en la forma siguiente: “Toda mercancía, para ser destinada a un régimen aduanero, deberá estar amparada en una declaración de mercancías. La obligación de declarar incluye también a las mercancías libres de derechos arancelarios y otras que gocen de exención o franquicia.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no será obstáculo para la aplicación de las prohibiciones o restricciones justificadas por razones de orden público, moralidad y seguridad pública, protección de la salud, del medio ambiente, de la vida de las personas, flora y fauna, protección del patrimonio artístico, histórico o arqueológico nacional o protección de la propiedad intelectual. Artículo 318. Forma y medio de presentación de la declaración de mercancías. La declaración de mercancías se presentará mediante transmisión electrónica o en los formularios o formatos autorizados por el Servicio Aduanero, previo cumplimiento de las formalidades aduaneras y pago anticipado de los derechos e impuestos por la vía electrónica, cuando corresponda.

Cuando la naturaleza del régimen lo permita se podrán presentar declaraciones simplificadas en cuyo caso el Servicio Aduanero establecerá los datos mínimos necesarios que las mismas contendrán. El uso de medios informáticos y de la vía



electrónica para el intercambio de información, tendrá plena validez para la formulación, transmisión, registro y archivo de la declaración de mercancías, de la información relacionada con la misma y de los documentos que a ésta deben adjuntarse”.

3.5. Procedimiento del tránsito de mercaderías

“El régimen de Tránsito Internacional de Mercancías en Centroamérica se encuentra normado en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano -CAUCA- y su Reglamento y este a la vez refiere que la aplicación operativa en cuanto a sistemas y procedimientos para el control de los tránsitos internacionales se reglamentan a través de la Resolución No. 65- 2001 que incluye el Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Internacional Terrestre de Mercancías, que a la vez incluye el formulario de declaración e instructivo. Por aparte también se encuentra reglamentado el control del tránsito internacional de mercancías para productos agropecuarios a través de la Resolución No. 219 que incluye el “Procedimiento para la autorización del tránsito internacional y regional de envíos y mercancías agropecuarias”.¹⁶

De acuerdo con el propósito del presente apartado, dentro del procedimiento básico y esencial que debe observarse para el tránsito de mercaderías, la normativa contenida en el Artículo 319 del RECAUCA, donde se hace referencia a las condiciones para la presentación de la declaración de mercancías, destacándose los lineamientos que indican que deben cumplirse, entre otras, con las condiciones siguientes:

¹⁶ Secretaría de Integración Económica Centroamericana -SIECA-. Consultoría Internacional para la evaluación del régimen de Tránsito Internacional Terrestre de Mercancías en los países de Centroamérica. 181 págs. Guatemala 2011.



- a) Estar referida a un solo régimen aduanero;
- b) Efectuarse en nombre de las personas que tengan derecho de disposición sobre las mercancías, salvo las excepciones legales;
- c) Que las mercancías se encuentren almacenadas en un mismo depósito o en un mismo lugar de ubicación;
- d) Que las mercancías arribadas estén consignadas en el respectivo manifiesto de carga, aún y cuando se amparen en uno o más documentos de transporte, salvo las excepciones legales; y
- e) Otras que legalmente se establezcan.

De esa cuenta también debe observarse lo regulado en materia dentro del Artículo 320 del mismo marco normativo relacionado con el contenido de la declaración de mercancías, misma que deberá contener, según el régimen aduanero de que se trate, entre otros datos, los siguientes:

- a) Identificación y registro tributario del declarante;
- b) Identificación del agente aduanero o del apoderado especial aduanero, cuando corresponda;
- c) Código de identificación del transportista y del medio de transporte;
- d) Régimen aduanero que se solicita;
- e) País de origen y procedencia; y en su caso, país de destino de las mercancías;
- f) Número de manifiesto de carga, cuando corresponda;
- g) Características de los bultos, tales como cantidad y clase;
- h) Peso bruto en kilogramos de las mercancías;



- i) Código arancelario y descripción comercial de las mercancías;
- j) Valor en aduana de las mercancías; y
- k) Monto de la obligación tributaria aduanera, cuando corresponda.

En el caso de mercancías susceptibles de identificarse individualmente, deberán de declararse los números de serie, marca, modelo o, en su defecto, las especificaciones técnicas o comerciales.

En cuanto a los aspectos relacionados con la documentación que deben amparar a las mercancías, se requiere la observancia minuciosa de los preceptos establecidos en el Artículo 321 del RECAUCA, donde se indica que la declaración de mercancías deberá sustentarse, según el régimen aduanero de que se trate, entre otros, en los documentos siguientes:

- a) Factura comercial cuando se trate de una compra venta internacional, o documento equivalente en los demás casos;
- b) Documentos de transporte, tales como: conocimiento de embarque, carta de porte, guía aérea u otro documento equivalente;
- c) Declaración del valor en aduana de las mercancías, en su caso;
- d) Certificado o certificación de origen de las mercancías, cuando proceda;
- e) e) Licencias, permisos, certificados u otros documentos referidos al cumplimiento de las restricciones y regulaciones no arancelarias a que estén sujetas las mercancías, y demás autorizaciones;



- f) Garantías exigibles en razón de la naturaleza de las mercancías y del régimen aduanero a que se destinen; y
- g) Documento que ampare la exención o franquicia en su caso. Los documentos anteriormente relacionados deberán adjuntarse en original a la declaración de mercancías, salvo las excepciones establecidas en este Reglamento, o podrán transmitirse por la vía electrónica al sistema informático del Servicio Aduanero y en este caso producirán los mismos efectos jurídicos que los escritos en un soporte de papel.

A fin de aclarar cualquier grado de incertidumbre que se suscite en estos aspectos, resulta conveniente la observancia de los preceptos establecidos en el Manual Único de Procedimientos Aduaneros de la Región Centroamericana, mismo que tiene como finalidad de establecer procedimientos estandarizados en las operaciones aduaneras de comercio exterior para su aplicación uniforme en cada uno de los servicios aduaneros de los países centroamericanos, acorde con la Resolución 223-2008 COMIECO del 25 de abril de 2008, emitida por el Consejo de Ministros de Integración Económica y que viene a modificar el CAUCA y su Reglamento.



CAPÍTULO IV

4. Falta de una garantía en la obligación tributaria aduanera

En el presente apartado se aborda los aspectos relativos a la obligación tributaria aduanera, en el caso de los impuestos, nace al momento de la aceptación de la declaración por la administración aduanera; en el de las tasas, nace por la utilización del respectivo servicio aduanero; atendiendo estas premisas se realizará el análisis minucioso en contexto de las deficiencias existentes para su fiel cumplimiento.

4.1. Análisis de la problemática en la falta de una garantía en la obligación tributaria aduanera.

Durante la última década se ha marcado un elemento bastante recurrente y es en cuanto a las eventualidades que afrontan los transportistas en el traslado de mercaderías vía terrestre, en virtud que dichas mercaderías al encontrarse en tránsito dentro del territorio nacional, se encuentran propensas a sufrir robo o algún otro tipo de destrucción, sin que se haya considerado hasta el momento un seguro que contemple el cumplimiento de la obligación tributaria, por cuanto las mercaderías han ingreso a territorio nacional y un suceso incidental no debiese generar la ausencia del pago del tributo correspondiente.

De esa cuenta el Estado de Guatemala deja de percibir en consecuencia el ingreso proveniente por dicho impuesto, recargándose en ese sentido el impuesto en mención a los transportistas, derivado de la ausencia de un marco jurídico que regule y brinde una solución oportuna a la problemática planteada.



En virtud del planteamiento expuesto es mester efectuar la aclaración y por ende la ampliación de la garantía establecida en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano -CAUCA- y su consiguiente reglamento -RECAUCA- a efecto de establecer y garantizar el pago de impuestos por las mercancías que han sufrido algún tipo de daño o robo dentro del territorio nacional y en tal sentido el Estado, pueda exigir dicho pago a la aseguradora en el momento de la ocurrencia del robo o siniestro suscitado durante el tránsito interno de mercaderías.

De esa cuenta es importante destacar que resulta fundamental demostrar la ausencia de un marco jurídico actualizado, que permita al Estado exigir el cumplimiento de la obligación tributaria, originada por el tránsito de mercadería en el territorio nacional, pero que por circunstancias ajenas sufren robo, tanto de la mercadería como del vehículo en conjunto con la mercadería, así también algún tipo de siniestro como accidentes viales.

En tal sentido ha podido identificarse que la ausencia de certeza jurídica en este apartado, expone al Estado a una situación en la cual se deja de percibir el ingreso proveniente de la obligación tributaria aduanera, toda vez que en ningún momento se hace efectivo el pago del impuesto respectivo cuando las mercaderías se encuentran en tránsito y son víctimas de algún tipo de robo o destrucción.

Profundizando un poco más en materia, es conveniente destacar entonces que una garantía es un negocio jurídico mediante el cual se pretende dotar de una mayor seguridad al cumplimiento de una obligación o pago de una deuda; acorde con lo



preceptuado, se sabe que la transferencia de mercaderías en tránsito vía terrestre que no han cubierto el pago de tributos dentro del territorio nacional y mientras son trasladadas pueden exponerse a eventualidades como el robo de las mismas o bien la destrucción total o parcial, circunstancia que genera una serie de inconvenientes en las operaciones realizadas por los transportistas durante el traslado de las mercaderías.

4.2. Análisis de estadísticas de accidentes de tránsito o robo de mercaderías en tránsito que no cancelaron el pago de la garantía de la obligación tributaria aduanera.

En este apartado es de especial interés el análisis de los resultados estadísticos emitidos por el Instituto Nacional de Estadística, respecto a los accidentes de tránsito, donde principalmente están involucrados vehículos del transporte pesado y semipesado, considerando que son quienes de alguna forma transportan algún tipo de mercadería, por consiguiente recaen en la figura del tránsito interno de mercadería.

Para el efecto y con propósitos de estudio se observarán las incidencias suscitadas durante el año 2013 y el primer trimestre del 2014, a fin de emitir opinión respecto a los factores incidentales y esencialmente la forma en que repercute en el erario nacional, puesto que ante dichas eventualidades, el Estado deja de percibir el ingreso proveniente en concepto de tributo proveniente por el tránsito interno de los enseres, transportados, circunstancia que condiciona los ingresos nacionales.



De esa cuenta se tiene a la vista el reporte del año 2013 emitido en forma mensual, detallando con precisión que los meses que han reflejado el mayor porcentaje de hechos de tránsito son de febrero hasta el mes de agosto, luego se visualiza un nuevo incremento en diciembre, destacándose el hecho de que los días con mayor ocurrencia se suscita de jueves a domingo, posiblemente porque son los días con mayor carga en el parque vehicular de transporte de mercaderías.

Otro de los aspectos que merecen especial atención se encuentra en que los horarios donde se manifiesta un considerable aumento en el registro de eventos de tránsito se encuentra en horarios de 19:00 a las 23:59 horas, debido quizás a que en múltiples arterias vehiculares del área metropolitana y regional, existe restricción para la circulación del transporte pesado en horario de 17:00 a 20:00 horas, por consiguiente en dicho horario tiende a reducirse considerablemente.

Aproximadamente el 70% de los casos registrados por el Instituto Nacional de Estadística, relativo a hechos de tránsito se encuentran en el área rural, de estos datos es el departamento de Guatemala, quien presenta el mayor registro, seguido de Escuintla y Quetzaltenango; es conveniente resaltar que el tipo de percance que mayor registra presenta se refiere específicamente a las colisiones, seguidas de los choques fortuitos y finalmente el vuelco total de los aparatos automotores, posiblemente por el exceso de velocidad con que regularmente circula el transporte pesado de mercaderías, principalmente en las carreteras del área rural, exponiendo a otros conductores como también a la infraestructura vial que resulta con daños materiales.



En el desarrollo del análisis que se presenta, es importante que los eventos de tránsito se refieren a aquellas actividades relacionadas a personas y vehículos que circulan en la vía pública, y se componen de carreteras, caminos, calles y avenidas etc. Además registra las características del comportamiento de un hecho de tránsito, donde incluye a víctimas involucradas en un evento.

Profundizando un poco más en materia, se observa que durante el año 2013, se registró un total de 6,323 vehículos involucrados en accidentes de tránsito, sin embargo de dicho total, el 3.2% corresponde a vehículos tipo cabezal, es decir que halaban un furgón con mercadería en tránsito, equivalente a 202 vehículos de esta naturaleza que han intervenido en algún tipo de siniestro y sobre todo que no cancelaron el pago de la garantía de la obligación tributaria aduanera.

En cuanto a los sucesos acaecidos para 2014, la serie histórica de eventos de tránsito ocurridos del año 2012 al 2014 por trimestre, registra un descenso de 296 eventos para el primer trimestre del año 2014 en comparación con los reportados en el primer trimestre de 2013. Para el caso de la distribución porcentual por departamento en los eventos de tránsito, muestra un mayor incremento en el departamento de Guatemala con un 32.4%. Los departamentos de Totonicapán, Baja Verapaz y Sololá son los de más bajos porcentajes que registran los eventos de tránsito en la república de Guatemala. El tipo de evento de tránsito, con mayor incidencia se encuentra en las colisiones con un 69.8% seguido de caída con 19.1%, mientras que el que menos porcentaje reporta es el vuelco con 11.1%.



4.3. Proyecto de reforma de ley

Es imperativo destacar que las reformas principales a efecto de subsanar la problemática expuesta, deben enfocarse directamente en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano, particularmente sobre los Artículos 52 y 53 del Código en mención, así como del Artículo 231 del Reglamento.

En ese orden de ideas resulta fundamental presentar un esquema a modo de propuesta de iniciativa de ley para garantizar el pago de la garantía de la obligación tributario aduanera, resumido en las líneas siguientes:

- **Exposición de motivos**

Conociendo que la obligación tributaria aduanera, surge entre el Estado y los sujetos pasivos, en cuanto ocurre el hecho generador de los tributos, resulta de vital importancia el establecimiento de una relación jurídica de carácter personal y de contenido patrimonial, garantizada mediante la prenda aduanera sobre la mercancía, con preferencia de cualquier otra garantía u obligación que recaiga sobre ella y que dichas disposiciones se encuentren enmarcadas y al amparo del ordenamiento jurídico guatemalteco.

Continuando con la serie de elementos que resultan necesarios enumerar, de igual forma se debe destacar que la obligación de pago en aduanas, se produce cuando el hecho generador se realiza con anterioridad, sin haberse efectuado el pago de la obligación tributaria, destacándose entre otros motivos, los enumerados a continuación:



- a) La importación de mercancías extranjeras para el consumo u otros regímenes sujetos al pago de tributos aduaneros bajo la presente Ley.

- b) La exportación de mercancías en los casos expresamente establecidos por Ley, siempre que se encuentren en tránsito interno en el territorio nacional.

Acorde con estas premisas, debe destacarse que la obligación aduanera se debe analizar desde tres órdenes distintos, lo que en sentido estricto no corresponde a lo que se entiende por obligación según se ha podido mencionar con anterioridad y que a juicio particular es necesario utilizar el concepto de “relación jurídica tributaria”, en virtud que ella determina una serie de deberes jurídicos que se encuentran ligados al pago de impuestos; en atención a ello se plantea la presente propuesta de modificación al CAUCA y RECAUCA, encaminada a garantizar la efectividad de la obligación tributaria cuando las mercaderías sean objeto de algún accidente vial o bien sean víctimas de robo dentro del territorio nacional.

DECRETO NUMERO ____
____ PROTOCOLO DE MODIFICACIÓN AL
CODIGO ADUANERO UNIFORME CENTROAMERICANO
CAUCA ____

Los Gobiernos de las Repúblicas de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, atendiendo las disposiciones establecidas para el tránsito aduanero en el territorio centroamericano y en general a fin de establecer un marco jurídico que genere certeza a los países de la región, exponen:



CONSIDERANDO:

Que el 13 diciembre de 1963, los cinco Estados suscribieron el Protocolo mediante el cual adoptaron el Código Aduanero Uniforme Centroamericano denominado CAUCA;

CONSIDERANDO:

Que mediante Protocolo del 7 de enero de 1993 se introdujeron modificaciones al CAUCA adoptado en 1963, las que se encuentran vigentes sólo para El Salvador, Nicaragua y Costa Rica.

CONSIDERANDO:

Que los nuevos compromisos relacionados con el comercio internacional y los requerimientos para las relaciones comerciales de los países centroamericanos, demandan la actualización de los instrumentos regionales vinculados al comercio, especialmente en lo relativo a la modernización de los sistemas aduaneros.

CONSIDERANDO:

Que el Comité Aduanero en reunión del 23 de mayo de 1997 dispuso la revisión del CAUCA, para modificar las disposiciones que impiden acciones de modernización de los servicios aduaneros, como instrumento de la política centroamericana de apertura comercial y gestión de una mejor inserción en la economía internacional;

HAN DECIDIDO:

Suscribir el presente Protocolo que sustituye totalmente al Protocolo de Modificación al Código Aduanero Uniforme Centroamericano, suscrito en la ciudad de Guatemala, el 7



de enero de 1993, fortaleciendo los aspectos técnicos y administrativos, encaminados a la efectividad de la obligación tributaria aduanera.

DECRETA:

La siguiente:

REFORMA AL CÓDIGO ADUANERO UNIFORME CENTROAMERICANO Y A SU

REGLAMENTO. -CAUCA Y -RECAUCA-

TITULO PRIMERO

CAPITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto de la reforma. La presente reforma tiene por objeto: establecer la legislación aduanera básica de los países signatarios conforme los requerimientos del Mercado Común Centroamericano y de los instrumentos regionales de la integración, reformando para el efecto los Artículos 52 y 53 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano, así como el Artículo 231 de su Reglamento, destacando la estricta observancia de su contenido en cuanto al tránsito aduanero interno de mercaderías en cada uno de los países que homologan la presente reforma.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. El ámbito de aplicación de este Código y su Reglamento será el territorio aduanero dentro de la región centroamericana, sus normas serán aplicables a toda persona, mercancía y medio de transporte que cruce los límites del territorio aduanero de los países signatarios.



Artículo 3. Sujeto activo. Se considera como tal al Estado de Guatemala, en virtud que se constituye en el órgano que podrá exigir el pago de impuestos dejados de percibir cuando la mercadería en tránsito por el territorio nacional sufre algún percance vial o bien cuando aconteciere el robo del transporte o de la mercadería en general.

Artículo 4. Sujetos pasivos. Son todas las empresas de transporte e importadores en general, que deberán sujetarse a las disposiciones emanadas en la presente reforma, a efecto de garantizar la obligación tributaria aduanera, cuando las mercaderías que transporten dentro del territorio nacional fueren objeto de algún robo o percance vial.

Artículo 5. Computo de plazos. Los plazos establecidos en este Código y su Reglamento se entienden referidos a días hábiles, salvo disposición expresa en contrario. Cuando un plazo venza en día inhábil, se entiende prorrogado hasta el primer día hábil siguiente.

Artículo 6. Se reforma el Artículo 52 del CAUCA. Declaración de mercancías. A través de la declaración de mercancías se expresa libre y voluntariamente el régimen al cual se someten las mercancías y se aceptan las obligaciones que este impone. Esta situación genera el estricto cumplimiento de la obligación tributaria aduanera correspondiente, en favor del Estado, cuando sea objeto de tránsito interno dentro del territorio de uno de los países signantes del presente código.



Artículo 7. Se reforma el Artículo 53 del CAUCA. Procedimiento para efectuar la declaración. La declaración para destinar las mercancías deberá efectuarse mediante transmisión electrónica, de acuerdo con los procedimientos establecidos; excepcionalmente, la declaración podrá efectuarse por otros medios legalmente autorizados. La declaración del valor en aduana genera la inmediata obligación tributaria aduanera, a fin de garantizar el pago de impuestos en el país respectivo donde ingresa y circula la mercadería, independientemente de las eventualidades que afecten a la misma durante el tránsito interno por los países signatarios del código.

Artículo 8. Se reforma el Artículo 231 del RECAUCA. Actualización del monto de la garantía. Para los efectos que genere el Artículo 53 del Código, y cuando se trate de ajustes o diferencias determinadas en el despacho, el monto de la garantía deberá ser actualizado cada tres meses o en un plazo mayor, cuando el Servicio Aduanero así lo disponga, debiéndose observar minuciosamente la efectividad del ingreso tributario por concepto del ingreso de la mercadería al territorio nacional y también ajeno a los siniestros que puedan aquejar a los transportistas durante la circulación interna dentro del territorio de cada país signatario.

Artículo 9. Infracción aduanera penal. Será infracción aduanera penal toda acción u omisión que signifique transgresión o tentativa de transgresión de la legislación aduanera, constitutiva de delito, observándose para el efecto las disposiciones establecidas en el presente código, su reglamento y las leyes internas de cada país signatario del presente convenio.



Artículo 10. Impugnación a las reformas. Toda personal del territorio centroamericano que se considere agraviada por las resoluciones o actos emanados de o por las autoridades del servicio aduanero, podrá impugnarlas en la forma y tiempo que señala la legislación de cada país signatario.

Artículo 11. Normas supletorias. En todos los aspectos que no se hayan previsto en la presente reforma a los Artículos 52, 53 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano -CAUCA- y 231 del Reglamento -RECAUCA- se deben apegar las actuaciones a lo enmarcado dentro de la legislación de cada país signatario.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

Cuando se habla de servicio aduanero, se enfatiza en los órganos de la administración pública de los firmantes del Código Aduanero Uniforme Centroamericano, facultados para aplicar la normativa sobre la materia, comprobar su correcta aplicación, así como facilitar y controlar el comercio internacional en lo que le corresponde y recaudar los derechos e impuestos a que esté sujeto el ingreso o la salida de las mercancías, de acuerdo con los distintos regímenes que se establezcan.

El agente aduanero es la persona física autorizada por la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- para promover por cuenta ajena el despacho de las mercancías en los diferentes regímenes aduaneros previstos en la ley, tradicionalmente se les ha caracterizado por tener diferentes denominaciones en el comercio exterior, en tal sentido se les llama también, agente de aduanas, agente aduanal, agente afianzado de aduanas, despachador, comisionista de aduanas, intermediario aduanero, su función básica consiste en desarrollar la logística de importación y exportación de mercaderías. Acorde con dichas premisas, el objeto principal del tránsito aduanero internacional es facilitar al máximo el movimiento de mercancías y proporcionar a los países operantes, el tránsito, la confianza y la documentación aduanera que se requiere. En ese contexto resulta fundamental también enfatizar en la importancia y necesidad de disponer con un seguro de mercancías en tránsito, a fin de garantizar las mismas contra los posibles daños materiales que incluye el robo propiamente como algún tipo de roturas, perforaciones o sustracciones parciales; circunstancia que permitirá incidir en la solución de la problemática planteada inicialmente.





BIBLIOGRAFÍA

- ALSINA Hugo. **Tratado teórico práctico de derecho procesal civil y comercial.** 2^a ed.; Tomo IV. Buenos Aires Argentina:Ed. Heliasta.1961.
- ALVAREZ JULIÁ Luis. **Manual de derecho procesal.** Buenos Aires Argentina;Ed. Astrea. 1962.
- CABANELLAS, Guillermo, **Diccionario enciclopédico de derecho usual,** Tomos del I al VIII, 28a. ed.; Santa Fe de Bogotá, Colombia: Ed. Heliasta, 2003.
- <http://www.caag.org.gt/> Antecedentes de la Corporación de Agentes Aduaneros de Guatemala. (Consultado: 30 de enero de 2015)
- http://portal.sat.gob.gt/ct/portal/index.php%3Foption=com_docman&task=doc_download&gid=107&Itemid=176. Control aduanero. (Consultado: 24 de enero de 2015)
- http://jorgemachicado.blogspot.com/2012/10/dab_25.html. ¿El despacho aduanero?. (Consultado: 24 de enero de 2015)
- <http://transporteinternacional.blogspot.com/2006/09/historia-del-transporte.html> Historia del transporte. (Consultado: 24 de enero de 2015)
- <http://portal.sat.gob.gt/sitio/index.php/tramitesogestiones/aduanas/sistemaaduanero/27-sistemaaduanero/28-resena-historica.html>. Reseña histórica y concepto de Aduanas. (Consultado: 30 de enero de 2015)
- KELSEN, Hans. **Teoría pura del derecho.** México:Ed. Porrúa. 1993.
- OSORIO, Manuel, **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales,** 28a. ed.; Buenos Aires, Argentina:Ed. Heliasta. S. R. L. 2001.
- Real Academia Española, **Diccionario de la lengua española.** 22^a ed.; Madrid España: Ed. Espasa Calpe. 2011.
- RIVAS CARIPE, Hayle José. **Legislación Aduanera.** Caracas Venezuela. Ed. Volumen, S.R.L. 2002.
- ROCA MENÉNDEZ, Manuel Vicente. **Las obligaciones civiles.** Guatemala: Ed. Centro Editorial Acrópolis, 2008.
- ROSALES RODRÍGUEZ, Alberto. **La asociatividad como estrategia del fortalecimiento de la pequeña y mediana empresa en América Latina y el**



Caribe, en Pymes. Escenario de oportunidades del siglo XXI. Caracas Venezuela, 2001.

Secretaría de Integración Económica Centroamericana -SIECA-. **Consultoría internacional para la evaluación del régimen de tránsito internacional terrestre de mercancías en los países de Centroamérica.** 181 Págs. Guatemala 2011.

VALLE DÁVILA, Fernán. **Breve Reseña Histórica del Agente Aduanero en Guatemala.** 2ª. ed.; Guatemala;Ed. Librería Jurídica. 2009.

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco.** Guatemala: Ed. Universitaria, 1999.

Legislación:

Constitución Política de la República de Guatemala, Asamblea Nacional Constituyente, 1986.

Código de Comercio. Congreso de la República de Guatemala. Decreto Numero 2-70, 1970.

Código Civil. Organismo Ejecutivo. Decreto Ley 106. 1963.

Ley de Garantías Mobiliarias. Congreso de la República de Guatemala. Decreto 51-2007. 2008,

Código Procesal Civil y Mercantil. Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, Decreto Ley Número 107, 1964.

Tratado de Libre Comercio entre la República Dominicana, Centroamérica y los Estados Unidos de América. Congreso de la República de Guatemala. Decreto Numero 31-2005, 2005.

Código Aduanero Uniforme Centroamericano -CAUCA- y su Reglamento.