

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

DISCREPANCIA EN LA DECLARACIÓN DE PRODUCTOS DEL COMERCIO MARÍTIMO

MARÍA ANGELES PINTO RAMÍREZ

GUATEMALA, ABRIL DE 2024

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

DISCREPANCIA EN LA DECLARACIÓN DE PRODUCTOS DEL COMERCIO MARÍTIMO

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

por

MARÍA ANGELES PINTO RAMÍREZ

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, abril de 2024

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

DECANO:	Msc.	Henry Manuel Arriaga Contreras
VOCAL I:	Lcda.	Astrid Jeannette Lemus Rodríguez
VOCAL II:	Lic.	Rodolfo Barahona Jácome
VOCAL III:	Lic.	Helmer Rolando Reyes García
VOCAL IV:	Lic.	Javier Eduardo Sarmiento Cabrera
VOCAL V:	Br.	Gustavo Adolfo Oroxom Aguilar
SECRETARIO:	Lic.	Wilfredo Eliú Ramos Leonor

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente:	Lcda.	Marta Alicia Ramírez Cifuentes
Vocal:	Lcda.	Claudia Judith Chacón Lázaro
Secretario:	Lic.	Ronny Elías López Jerez

Segunda Fase:

Presidente:	Lcda.	Aracely Amparo de la Cruz García
Vocal:	Lic.	Adán Josué Figueroa Chacón
Secretaria:	Lcda.	Betzy Elubia Azurdia Acuña

RAZÓN: “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de 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 23 de octubre de 2023.

Atentamente pase al (a) Profesional MARIO ROBERTO VILLATORO DOMINGUEZ
para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
MARIA ANGELES PINTO RAMIREZ con carné 201641672
intitulado DISCREPANCIA EN LA DECLARACIÓN DE PRODUCTOS DEL COMERCIO
MARÍTIMO

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 su tesis propuesto.

El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo de 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.

CARLOS EBERTITO HERRERA RECÍÑOS
Jefe (a) de la Unidad de Asesoría de Tesis

Fecha de recepción 25 / 10 / 2023 1)

Asesor (a)
(Firma y Sello)



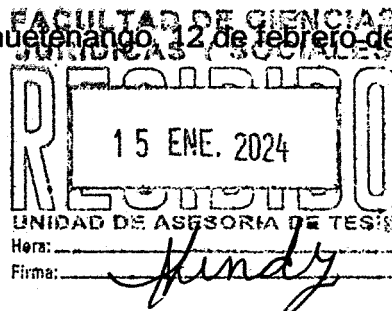
LIC. MARIO ROBERTO VILLATORO DOMINGUEZ
Abogado y Notario
Colegiado 3,859



Huehuetenango, 12 de febrero de 2024.

Doctor Carlos Ebertito Herrera Recinos
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala

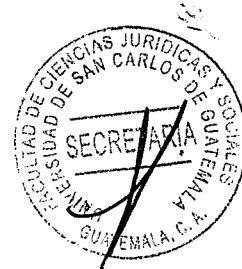
Dr. Herrera



Con fecha veintitrés de octubre del año dos mil veintitrés se me nombró por parte de esta Unidad de Asesoría de Tesis, asesor de tesis de la Bachiller: María Angeles Pinto Ramírez, el cual se intitula: **“DISCREPANCIA EN LA DECLARACIÓN DE PRODUCTOS DEL COMERCIO MARÍTIMO”**, por lo que a través del presente informo y declaro expresamente que no soy pariente de la estudiante dentro de los grados de ley; por lo que me permito informarle lo siguiente:

- I. Considero que el contenido de la investigación constituye un aporte significativo a la sociedad guatemalteca; el planteamiento del problema es un tema de actualidad y de realidad nacional ya que trata sobre la discrepancia en la declaración de productos del comercio marítimo como resultado de la falta de consulta a Intendencia Aduanera y el desuso por parte de los Agentes Aduaneros de la herramienta jurídica denominada Resolución Anticipada, logrando minimizar dicha discrepancia y de esta manera contribuir a una máxima fluidez dentro del comercio marítimo. La Bachiller realizó un trabajo que denota un valioso aporte tanto técnico como de carácter científico y abarca un extenso y amplio contenido doctrinario y legal.
- II. El método utilizado en la investigación fue inductivo; mediante el cual la estudiante, no sólo logro comprobar la hipótesis, sino que también analizó y expuso detalladamente los aspectos más relevantes relacionados al tema, en virtud de lo anterior fue necesario recurrir al uso de la técnica de investigación bibliográfica, concretamente de diferentes fuentes doctrinarias que permitieron fortalecer el contexto de la investigación y en función de ello, facilitar plenamente la comprobación de la respuesta tentativa a la problemática.
- III. La redacción de la tesis es clara, concisa y explicativa, ya que la estudiante utilizó un lenguaje técnico y comprensible para el lector; asimismo, hizo uso de las reglas ortográficas del Diccionario de la Lengua Española.

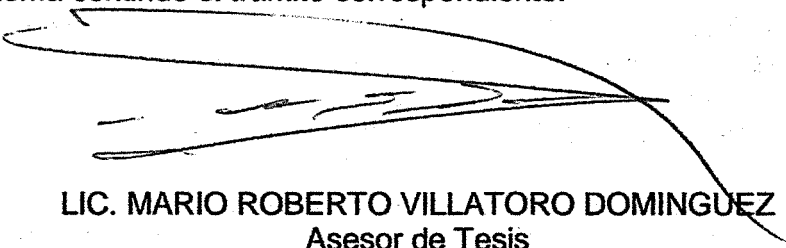
LIC. MARIO ROBERTO VILLATORO DOMINGUEZ
Abogado y Notario
Colegiado 3,859



- IV. El informe final de tesis es una gran contribución científica y práctica para la sociedad y para la legislación guatemalteca; puesto que es un proceso muy importante que no ha sido establecido expresamente en las leyes de nuestro país.
- V. En la conclusión discursiva, la estudiante expone aspectos de su interés sobre la problemática que genera la discrepancia que se produce en relación a la declaración de productos del comercio marítimo, tomando en cuenta que la misma es base fundamental en el comercio internacional y las soluciones que ella considera importantes para que ese comercio marítimo sea más fluido y obviamente enriquezca de forma legal y justa las arcas nacionales en cuanto a los impuestos que se refiere ya que con el transcurrir del tiempo se ha visto que genera contratiempos que surgen en el momento de ingreso de mercancías diversas al país y donde se ha identificado plenamente la falta de observancia o utilización de la herramienta jurídica conocida como resolución anticipada.
- VI. La bibliografía utilizada fue la adecuada al tema, en virtud que se consultaron exposiciones temáticas tanto de autores nacionales como extranjeros.
- VII. La estudiante aceptó todas las sugerencias que le hice y realizó las correcciones necesarias para una mejor comprensión del tema; así mismo a mi parecer fue necesario hacer algunos cambios en el bosquejo preliminar de temas para un mejor análisis de las diversas instituciones jurídicas que se abordaron, en todo caso, respeté sus opiniones y los aportes que planteó.

En base a lo anterior, hago de su conocimiento que la tesis cumple con todos los requisitos estipulados en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público; por lo que apruebo el trabajo de investigación, emitiendo para el efecto **DICTAMEN FAVORABLE**, para que la misma continúe el trámite correspondiente.

Atentamente,


LIC. MARIO ROBERTO VILLATORO DOMINGUEZ
Asesor de Tesis
Colegiado 3,859





USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala

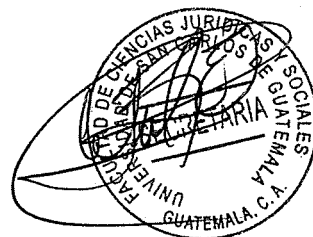
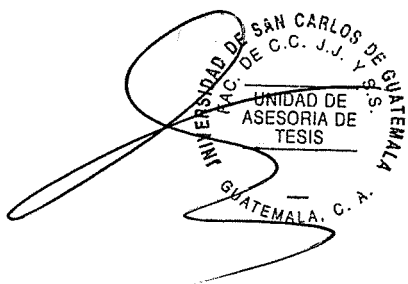
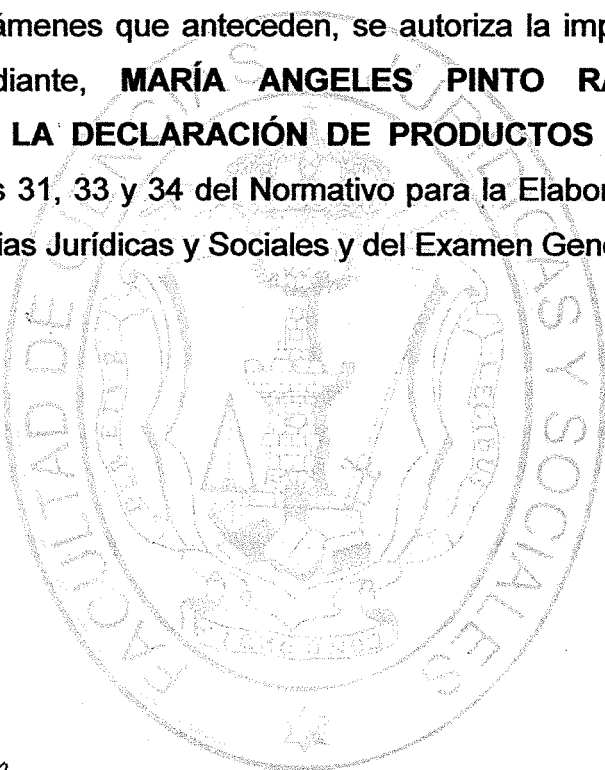


D.ORD. 291-2024

Decanatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, trece de marzo de dos mil veinticuatro.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante, **MARÍA ANGELES PINTO RAMÍREZ**, titulado **DISCREPANCIA EN LA DECLARACIÓN DE PRODUCTOS DEL COMERCIO MARÍTIMO**. Artículos 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

HMAC/JIMR





DEDICATORIA

A DIOS:

Por ser mi refugio, mi paz y fortaleza.

A MIS PADRES:

Por su amor, su apoyo incondicional,
ejemplo y confianza.

A MIS HERMANAS:

Por ser mi alegría, y una de mis
mayores motivaciones.

A MI ABUELA:

Yolanda Castillo, por impulsarme en mi
superación.

A MI MEJOR AMIGA:

Mállerin Ramírez por siempre estar, por
acompañarme en todo momento.

A MIS AMIGOS:

Yeison Palacios y Gustavo Mérida, mis
compañeros de lucha estudiantil, por
convertir cada momento por sencillo que
pareciera en inolvidable.

Vilma Judith Pérez y su familia, por
convertirse en parte fundamental durante
la culminación de mi carrera y estar
siempre dispuesta a ayudarme.



A:

La tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala, por permitirme ingresar y culminar mis estudios superiores.

A:

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por ser parte de mi formación profesional y hacerme acreedora de formar parte del gremio de abogados y notarios de esta prestigiosa casa de estudios.



PRESENTACIÓN

El contexto central de la problemática gira en torno a determinar de manera concreta, el impacto que conllevan las discrepancias que se producen dentro del comercio marítimo, teniendo muy en cuenta la importancia que tiene el mismo para el comercio en la República de Guatemala; de esta manera ha resultado consistente establecer que la investigación es de tipo cualitativa en virtud que detalla los factores que promueven la problemática y por ende se localiza dentro del ámbito del derecho mercantil, esto en virtud que la problemática se focaliza en esta vertiente jurídica.

De esta manera, se consideró como sujeto de estudio a los agentes aduaneros que se ven inmersos en las discrepancias que se suscitan dentro del comercio marítimo del país, en tanto que el objeto de estudio es precisamente el cúmulo de discrepancias que se producen en este entorno, principalmente por la ausencia de aplicación de la resolución anticipada como un elemento que puede minimizar los alcances de la problemática, pues es un elemento esencial en la manifestación de la problemática; en ese orden, se consideró el periodo de estudio entre los años 2020 al 2021, en el municipio de San José, pues es en esta localidad donde se ubica el Puerto Quetzal.

En ese sentido, se estima que a través del desarrollo de la investigación, se efectuarán las observaciones correspondientes, en cuanto a las inconsistencias que se producen dentro del comercio marítimo, pues a pesar de la trascendencia que tiene el mismo, es un aspecto poco abordado dentro de diferentes estudios académicos, circunstancia por la cual con el desarrollo de la investigación, se estima efectuar un notable aporte al derecho positivo y consiguientemente a la educación superior del país.



HIPÓTESIS

La discrepancia en la declaración de productos del comercio marítimo como resultado de la falta de consulta a intendencia aduanera y el desuso por parte de los agentes aduaneros de la herramienta jurídica denominada resolución anticipada. Por lo que es necesario crear por parte del directorio de la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- un cuerpo normativo interno que regule el actuar de los agentes aduaneros sin afectar los principios de celeridad, eficacia y eficiencia, debiendo cumplir con sus atribuciones bajo su responsabilidad, logrando minimizar dicha discrepancia y de esta manera contribuir a una máxima fluidez dentro del comercio marítimo.



COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

En el afán de comprobar fehacientemente la hipótesis de investigación, se consideró pertinente efectuar la utilización del método inductivo, ello porque fue necesario partir de juicios particulares que finalmente facilitaron el planteamiento de conclusiones mucho más generales, circunstancia con la cual se pudieron establecer las discrepancias en la declaración de productos del comercio marítimo.

Derivado de lo anterior, fue necesario recurrir al uso de la técnica de investigación bibliográfica, concretamente de diferentes fuentes doctrinarias que permitieron fortalecer el contexto de la investigación y en función de ello, facilitar plenamente la comprobación de la respuesta tentativa a la problemática.

ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i

CAPÍTULO I

1. Aspectos generales de la Comisión Portuaria Nacional.....	1
1.1. Historia y antecedentes.....	1
1.2. Ubicación.....	9
1.3. Visión.....	9
1.4. Misión.....	10
1.5. Valores.....	11
1.6. Actividades y servicios.....	13
1.7. Estructura organizacional.....	15
1.8. Dirección ejecutiva.....	16
1.9. Dirección de desarrollo portuario.....	17
1.10. Dirección de asesoría y proyectos.....	18
1.11. Departamento administrativo financiero.....	19
1.12. Aspectos generales de la Empresa Portuaria Quetzal.....	20
1.12.1. Reseña histórica.....	20
1.12.2. Visión.....	23
1.12.3. Misión.....	24
1.12.4. Objetivos.....	25

CAPÍTULO II

2. El agente aduanero como eje fundamental para el control sobre las discrepancias del comercio marítimo.....	27
---	----



	Pág.
2.1. Los agentes de aduana.....	27
2.1.1. Requisitos para ser agente aduanero.....	40
2.1.2. Sanciones a los agentes de aduanas.....	43
2.1.3. Principales funciones del agente de aduanas.....	45

CAPÍTULO III

3. Desuso de la herramienta jurídica denominada resolución anticipada por parte del agente aduanero.....	49
--	----

CAPÍTULO IV

4. Creación de una normativa que permita acrecentar el uso de la resolución anticipada para la disminución de las discrepancias en la declaración de productos del comercio marítimo.....	59
---	----

CONCLUSIÓN DISCURSIVA	69
ANEXO.....	71
BIBLIOGRAFÍA.....	73



INTRODUCCIÓN

Los aspectos focales en torno al tema motivo de estudio, destacan que el comercio marítimo es un elemento esencial para el desarrollo del comercio internacional, en virtud que permite el traslado de mercancías a través de distintas redes de transporte a través de los océanos. De esta manera, para un país el transporte marítimo no solo facilita sus procesos de producción, sino que facilita el ingreso a una economía mundial cada vez más integrada e interdependiente, efecto concreto de la globalización. De esta manera dicho transporte es un catalizador para el desarrollo económico, al ser un medio de transporte de bajo costo en comparación con otras formas de transporte.

Es una actividad económica compleja y extendida, cuyo desarrollo está estrechamente relacionado con la demanda del mercado mundial, con los ciclos económicos, con una contribución significativa a la evolución de la economía mundial. Es una actividad que debe ser considerada por su complejidad y su gran importancia en el campo de las relaciones internacionales debido a que funciona como un vínculo entre Estados, individuos y empresas transnacionales.

En la investigación se alcanzó el objetivo general de determinar las consecuencias jurídico-económicas que se derivan de la discrepancia en la declaración de productos en el comercio marítimo y se comprobó la hipótesis de que la discrepancia en la declaración de productos del comercio marítimo como resultado de la falta de consulta a intendencia aduanera y el desuso por parte de los agentes aduaneros de la herramienta jurídica denominada resolución anticipada. Por lo que es necesario crear por parte del directorio

de la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- un cuerpo normativo interno que regule el actuar de los agentes aduaneros sin afectar los principios de celeridad, eficacia y eficiencia, debiendo cumplir con sus atribuciones bajo su responsabilidad, logrando minimizar dicha discrepancia y de esta manera contribuir a una máxima fluidez dentro del comercio marítimo.

El contenido capitular presentado, se distribuyó de la siguiente manera: en el primero, se abordan los aspectos generales de la Comisión Portuaria Nacional; en el segundo, el agente aduanero como eje fundamental para el control sobre las discrepancias del comercio marítimo; en el tercero, se hace énfasis en el desuso de la herramienta jurídica denominada resolución anticipada por parte del agente aduanero; y finalmente en el cuarto, se realiza la creación de una normativa que permita acrecentar el uso de la resolución anticipada la disminución de las discrepancias en la declaración de productos del comercio marítimo.

Para la estructuración del contenido capitular descrito, se requirió la utilización de los métodos inductivo y deductivo, en tanto que las técnicas de investigación implementadas fueron la documental y bibliográfica, entre estos, libros, leyes, reglamentos, revistas, periódicos y todo material doctrinario necesario.

A través del análisis efectuado de la problemática, se contribuirá determinantemente a comprender las inconsistencias jurídicas y administrativas que han limitado la aplicación de la resolución ampliada por parte de los agentes aduaneros, a fin de mitigar las discrepancias por clasificación en las operaciones dentro del comercio marítimo.



CAPÍTULO I

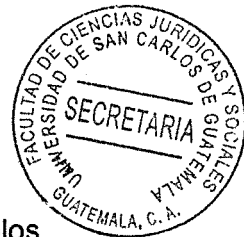
1. Aspectos generales de la Comisión Portuaria Nacional

Derivado del contexto central de la investigación, se requiere inicialmente efectuar el abordaje concreto de los aspectos generales de la Comisión Portuaria Nacional, entre estas su historia y antecedentes, ubicación, visión, misión, valores, actividades y servicios, estructura organizacional, dirección ejecutiva, dirección de desarrollo empresarial, dirección de asesoría y proyectos, departamento administrativo financiero; así como los aspectos generales de la Empresa Portuaria Quetzal, resaltando para el efecto su reseña histórica, visión, misión y objetivos.

1.1. Historia y antecedentes

En función de los preceptos que engloba este primer capítulo, es preciso efectuar el acercamiento con los principales vestigios históricos de la Comisión aludida, a fin de tener en claro sus orígenes y proceso evolutivo hasta la actualidad.

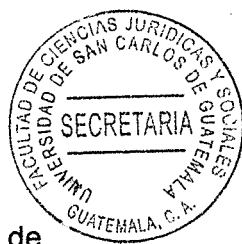
Debe tenerse en claro que Guatemala es parte de la Organización Marítima Internacional -OMI-, desde el año 1982, concretamente desde el 30 de diciembre de ese año, quedando este aspecto establecido en el Acuerdo Gubernativo 596-82, constituyéndose en el Organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina.



La Organización Marítima Internacional ha adoptado más de 40 convenios y protocolos, así como más de 800 códigos y recomendaciones sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y otras cuestiones conexas, dentro de los cuales el Estado de Guatemala ha incorporado a su legislación nacional, entre otros, el Convenio de Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, el Convenio de Prevención de la Contaminación Marina de 1982, el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978.

Así también el Convenio de Arqueo de Buques de 1969, Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Navegación Marítima de 1988, Convenio de Francobordo y Líneas de Carga de 1966, Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar de 1972; mismos que deben ser cumplidos por los buques de bandera guatemalteca y extranjera que naveguen en aguas nacionales, garantizando con ello la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación marina.

En el año 1996 el Estado de Guatemala ratifica la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, a través del Decreto 56-96 del Congreso de la República, misma que establece un nuevo régimen para la navegación internacional y un conjunto de derechos y obligaciones para los Estados ribereños, surgiendo la figura del buque de guerra definido como todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas



armadas regulares, siendo los buques de la Marina de la Defensa Nacional, los que de acuerdo al derecho internacional, poseen la facultad para ejercer el control en los espacios acuáticos jurisdiccionales del Estado.

A mediados del siglo XIX, con la adopción de algunos tratados para regular la seguridad en el mar, surgió la necesidad de crear un organismo internacional que garantizara eficazmente los acuerdos en esta materia. Esta demanda cristalizó poco después de la creación de la Organización de las Naciones Unidas y en 1948 se constituyó en Ginebra la «Organización Consultiva Marítima Intergubernamental» (OCMI), que en 1982 cambió su nombre a Organización Marítima Internacional.

Fue en 1958 cuando entró efectivamente en vigor, contando entre sus objetivos con fomentar la cooperación entre gobiernos en la reglamentación para la navegación comercial internacional, así como facilitar la adopción general de normas de seguridad marítima, de navegación eficiente y de prevención de la contaminación marítima. Unas metas que al día de hoy están de mayor relevancia.

No hay que olvidar que la Organización Marítima Internacional fue creada en una época en que las potencias coloniales clásicas aún se regían por sus propias normas en el comercio marítimo. En esa tesitura, empezaba a flotar la idea de que la diversidad en la legislación era contraproducente para la seguridad de las operaciones y la efectiva competencia entre buques. Hoy, las medidas establecidas por la Organización Marítima Internacional forman los pilares sobre los que el sector evoluciona, en la actualidad más de 50 de sus convenios rigen el sector del transporte marítimo, desde la construcción y

equipamiento de los barcos hasta su paso por el desguace o la formación del personal que trabaja en la mar.

El transporte marítimo es un proceso complejo que requiere muchos trámites, dada la multitud de protocolos de seguridad y legislaciones internacionales que entran en juego. Aduanas, servicios de inmigración y salud y otras autoridades públicas son actores exigentes en toda transacción portuaria.

Para encauzar toda esa burocracia de forma más eficiente, el Convenio de Facilitación de la Organización Marítima Internacional, regula el tránsito de buques, cargas y pasajeros en los puertos. La actuación de la Organización Marítima Internacional consigue así simplificar el papeleo y minimizar unos retrasos que suponen problemas para todos. La organización también promueve la utilización del intercambio electrónico de datos (IED) entre buques y puertos.

Entre los objetivos fijados por la Organización Marítima Internacional para el decenio de 2010, destaca la descarbonización del transporte marítimo. Esta conciencia medioambiental no se reduce a los buques, sino que se plantea también desde los puertos. En este sentido, para reducir las emisiones, la Organización Marítima Internacional plantea que es vital cuantificarlas primero, con iniciativas formativas como *Global Maritime Energy Efficiency Partnerships Project -GloMEEP-* para ayudar a los países a evaluar sus emisiones portuarias, incluida la contaminación derivada por la manipulación de la carga en tierra. Cuando los buques entran y salen de los puertos, la información vital sobre cargas, mercancías peligrosas, tripulaciones, detalles de

embarcaciones y muchas otras cosas, debe intercambiarse con las autoridades en tierra. Antes, esto solía significar papeleo. Pero el intercambio electrónico de datos (EDI) es más rápido, mejor y más eficiente para todos. Además, el intercambio electrónico de datos es una prescripción obligatoria (desde abril de 2019) en virtud del Convenio Internacional para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de la Organización Marítima Internacional.

Esto significa que las autoridades públicas están obligadas a establecer sistemas electrónicos para los trámites de notificación de buques, lo que se aplica a toda la documentación necesaria para cumplir las prescripciones normativas generales: la declaración de carga, el manifiesto de mercancías peligrosas, las listas de tripulantes, los datos del buque, etc.

Las autoridades portuarias, las administraciones marítimas, así como las aduanas, la policía, la inmigración, las autoridades sanitarias y agrícolas y todos los demás organismos pertinentes deben formar parte del sistema portuario del intercambio electrónico de datos –EDI-. También pueden incluirse los agentes de los buques, los operadores de las terminales, los servicios de remolque y pilotaje y otros, lo que hace que las cosas sean más rápidas, sencillas y eficaces para todos. En ese sentido, la Organización Marítima Internacional puede proporcionar asistencia técnica a los gobiernos que necesiten ayuda para cumplir sus obligaciones en virtud del Convenio para Mejorar la Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional.

La Organización Marítima Internacional también ha elaborado el Compendio de la Organización Marítima Internacional, un manual de referencia técnica para los

desarrolladores de software de las autoridades públicas competentes. El Compendio de la Organización Marítima Internacional armoniza los elementos de datos solicitados por las distintas autoridades públicas y normaliza los mensajes electrónicos. Enmiendas a las directrices para el establecimiento de una ventanilla única marítima. Todo ello contribuirá a simplificar el comercio transfronterizo y a hacer más eficiente la cadena logística, para los más de 10.000 millones de toneladas de mercancías que se comercializan anualmente por mar en todo el mundo.

El Convenio para Mejorar la Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional fomenta el uso del concepto de ventanilla única, en el que todas las agencias y autoridades implicadas intercambian datos a través de un único punto de contacto. El sistema de ventanilla única marítima permite agilizar los procedimientos, a través de sistemas electrónicos, para el suministro de información relacionada con la llegada, la permanencia y la salida del propio buque, así como los datos sobre su tripulación, pasajeros y carga, de acuerdo con las prescripciones del Convenio para Mejorar la Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional. De esta manera es como la Organización Marítima Internacional ha apoyado a los Estados miembros para que se preparen para el intercambio electrónico de datos, con seminarios y talleres nacionales y regionales.

Para el transporte marítimo internacional, un enfoque unificado y con una perspectiva mundial en cuanto a la facilitación son de importancia vital. Estas actividades se reglamentan y ordenan de conformidad con un tratado internacional denominado Convenio para Mejorar la Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional. Si bien ha estado en vigor desde 1967, los gobiernos enmiendan y actualizan continuamente el Convenio,

en el marco del Comité de Facilitación de la Organización Marítima Internacional, el cual se reúne una vez al año en la sede de la Organización Marítima Internacional, en Londres.

El antedicho Convenio incluye artículos, normas y prácticas recomendadas para simplificar las formalidades, requisitos documentales y procedimientos para los buques a su llegada, durante su permanencia y a la salida. En el marco del Comité de Facilitación, la Organización Marítima Internacional ha elaborado formularios –FAL- para su uso por las autoridades y los gobiernos, y en el Convenio para Mejorar la Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional se insta a todas las partes interesadas a que hagan uso de los mismos.

El Convenio para Mejorar la Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional hará obligatorio para los buques y puertos el intercambio de datos sobre facilitación, de forma electrónica, y se alienta a que se haga uso del concepto de las denominadas ventanillas únicas por medio de las cuales todos los organismos y autoridades involucradas intercambian datos a través de un único punto de contacto, a partir del 8 de abril de 2019. “La Comisión Portuaria Nacional de Guatemala es una institución estatal de Guatemala encargada de defender los intereses portuarios del país centroamericano y promover la efectividad y funcionamiento del Sistema Portuario Nacional.

La Comisión Portuaria Nacional está integrada por la Empresa Portuaria Quetzal, el Ministerio de Finanzas Públicas, el Ministerio de Economía, el Ministerio de Comunicaciones, la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, la Empresa Portuaria Nacional Champerico, la Superintendencia de Administración Tributaria, la

Terminal Ferroviaria Puerto Barrios, el sector privado y Ferrocarriles de Guatemala”.¹

Estos aspectos en gran medida detallan elementos generalizados de la comisión en mención, circunstancia por la cual es pertinente ahondar gradualmente en los preceptos históricos que han precedido a esta entidad en particular, esto con la finalidad de proyectar los vestigios más remotos de esta institución a la cual se le ha encomendado la logística o funcionamiento del sistema portuario guatemalteco.

“En 1970 y 1972 las autoridades de la Empresa Portuaria Santo Tomás de Castilla contaban con apoyo gubernamental, aspecto que favorecía a la gestión de proyectos, principalmente lo relativo a la creación de la Autoridad Marítimo Portuaria Nacional; por ello, el 10 de marzo de 1972, el presidente de la República Carlos Manuel Arana Osorio, con fundamento en el artículo 189 de la Constitución de la República de Guatemala, crea, en Acuerdo Gubernativo, la Comisión Portuaria Nacional. Es un ente de rango constitucional, instituido como asesor, consultor, técnico y representativo del Organismo Ejecutivo, cuyas funciones son defender los intereses nacionales en todos los asuntos que se relacionan con la actividad portuaria, inclusive ante los órganos internacionales y la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias (COCAAP), que actualmente es la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM); así como efectuar la unificación administrativa de las empresas portuarias nacionales; realizar los estudios necesarios para el establecimiento de una política nacional de desarrollo portuario; entre otros servicios en materia portuaria”.²

¹ <https://wikiguate.com.gt/comision-portuaria-nacional-guatemala> (Consultado: 02 de marzo de 2022).

² <https://friendofthesea.org/es/paolo-bray-habla-sobre-la-comision-portuaria-nacional-de-guatemala/> (Consultado: 02 de marzo de 2022).

En definitiva, se considera que con esta aseveración se tiene una noción mucho más concreta de lo que son los principales referentes históricos de la Comisión Portuaria Nacional, este aspecto en particular conlleva a que se conozcan con mayor detenimiento desde cuando fue conformada esta entidad, estimándose que, hasta el año 2022, tiene un lapso de 50 años de existencia.

1.2. Ubicación

Dentro de los aspectos iniciales que se requieren recalcar se encuentra lo relativo a que la entidad es una dependencia del Organismo Ejecutivo, ubicado en la 6ª. Avenida "A", 8-66 de la zona 9 en la ciudad de Guatemala, desde donde ejerce sus directrices principales para el desarrollo de sus funciones para las cuales fue establecida.

Desde este punto de ubicación en la cual se albergan sus oficinas físicas, se realiza toda la logística y coordinación, entre estas la planificación y organización de los recintos portuarios en el país, de manera concreta en el Puerto Quetzal y Puerto San Tomás de Castilla, quienes en conjunto son los dos principales puntos de convergencia del comercio marítimo y ello implica mantener actualizados los registros de ambas entidades portuarias en el país, teniendo en cuenta que son el punto de ingreso al país.

1.3. Visión

En lo que concierne al apartado, se requiere tener primeramente en cuenta que la misión de una empresa son elementos principales de su cultura organizacional, de tal manera

que definir la misma es fundamental para tener una concepción clara de sí misma, su filosofía e, incluso, la manera en que debe estructurarse y operar. En el caso concreto de la Comisión Portuaria Nacional, la visión de dicha entidad ha sido establecida de la siguiente manera:

“Ser efectivamente el ente coordinador de la estrategia portuaria nacional, con la facultad de generar cambios en el Sistema Portuario Nacional que contribuyen a su mejora continua”.³

En concordancia con lo anterior, se requiere tener en claro que, con la visión de una determinada empresa o institución, es el camino al cual se quiere dirigir a largo plazo. Su definición sirve de rumbo y aliciente para orientar las decisiones estratégicas de crecimiento y las de competitividad. Lo cierto del caso es que la visión de una empresa describe en esencia, el objetivo que espera lograr en un futuro. Se trata de la expectativa ideal de lo que quiere alcanzar la organización, indicando además cómo planea conseguir sus metas.

1.4. Misión

Acorde con lo anterior, es pertinente señalar que, en esencia, la misión de una empresa es el motivo por el que existe dicha empresa, su razón de ser. Indica la actividad que realiza un determinado establecimiento comercial o institución en particular.

³ <https://cpn.gob.gt/wp-content/uploads/2022/10/Memoria-de-labores-2021> (Consultado: 03 de marzo de 2022).

Para el caso concreto de la Comisión Portuaria Nacional, la misión que se encuentra establecida para la misma, es la siguiente:

“Ser la entidad asesora, técnica y representativa del Organismo Ejecutivo, que interactúa con la Comunidad Portuaria y coordina los esfuerzos para la defensa de los intereses portuarios nacionales”.⁴

Es de esta manera, como se requiere tener bien en claro que lo concerniente a la misión, en esencia tiene una funcionalidad práctica que sirve como elemento de identificación con la filosofía de la empresa. La misión tiende a ser estable en el tiempo, aunque puede evolucionar en función del entorno.

En relación directa con lo anterior, es preciso manifestar que la visión de la compañía refleja entonces la imagen mental para su trayectoria, y establece los criterios que la firma seguirá para cumplir esos objetivos. La definición de la visión debe ser uno de los papeles centrales del líder, y del equipo ejecutivo de la empresa. Así, debe servir como referencia para todas las actuaciones de los empleados.

1.5. Valores

Los principales valores que han asignado a la Comisión Portuaria Nacional, se localizan de manera concreta en la Memoria de Labores, presentada para el año 2020, en la que se destaca para el efecto, los siguientes:

⁴ **Ibíd.** Pág. 9.

- a) "Trabajo en equipo
- b) Excelencia en el servicio
- c) Integridad
- d) Mejora continua".⁵

A través de los valores en mención, se tiene una perspectiva concreta del enfoque que tiene dicha entidad para el desarrollo de sus actividades, cuestión que en definitiva le brindan un mayor enfoque a la importancia que tiene en esencia esta dependencia.

Al referirse al trabajo en equipo, se hace énfasis en las habilidades de los integrantes de dicha Comisión, entre estos su forma de trabajo, la responsabilidad individual y colectiva, como los resultados que no son más que el reflejo de un sentido de lealtad, seguridad y autoestima para satisfacer las necesidades individuales y grupales.

En lo que se refiere a la excelencia en el servicio, es de interés señalar que con esta se hace énfasis en lograr que al comparar la percepción que tiene el cliente con las expectativas que tenía, se manifiesta en un resultado favorable para la empresa. Ahora bien, en cuanto al valor de la integridad, con la misma se hace énfasis en la condición de un individuo u objeto de mantener todas sus partes y que se traduce en una especie de honradez, honestidad, responsabilidad, respeto por sí mismo y por los demás, control emocional, puntualidad, por mencionar solo algunos, pero que en realidad engloba muchas más virtudes que hacen que una persona sea íntegra.

⁵ Comisión Portuaria Nacional. **Memorias de labores. Año 2020.** Pág. 4.

Sobre la mejora continua, es pertinente manifestar que con la misma se quiere dar a entender que en este proceso se deben realizar la ejecución continua de acciones que permitan el mejoramiento de los procesos dentro de la organización, minimizando con ello, los márgenes de posibles errores o deficiencias en la gestión de los resultados.

1.6. Actividades y servicios

En cuanto a las actividades y los servicios que tiene a bien desempeñar la Comisión Portuaria Nacional, es pertinente remitirse a lo preceptuado en el Acuerdo de Creación de la Comisión Portuaria Nacional, emitido el 10 de marzo de 1972, en la que es susceptible de localizar las siguientes actividades que le han sido encomendadas:

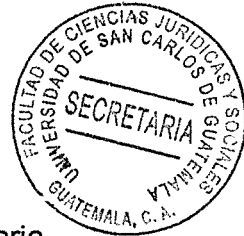
- a) "Defender los intereses nacionales en todos los asuntos que se relacionan con la actividad portuaria y representar a la Nación ante los Organismos Nacionales e Internacionales, referentes con esa actividad, especialmente ante la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias.
- b) Efectuar un estudio sobre la mejor forma de llevar a cabo la fusión de los activos y la unificación administrativa de las empresas portuarias nacionales y proponer las recomendaciones y medidas correspondientes, a partir de la vigencia del Acuerdo Gubernativo mediante el cual se crea la Comisión.
- c) Realizar los estudios necesarios para el establecimiento de una política nacional de desarrollo portuario en los campos de construcción, ampliación, operación, mantenimiento, explotación y administración de puertos, así como formular recomendaciones sobre actividades relacionadas con el tráfico, servicios de

seguridad e instalaciones y facilidades de comunicación.

- d) Determinar los factores que conforman los costos de las terminales portuarias nacionales y sugerir normas comunes sobre tráfico, tarifas de muelle y demás tasas portuarias.
- e) Sugerir al Organismo Ejecutivo las medidas pertinentes para coordinar las actividades de las empresas portuarias nacionales.
- f) Aprobar su propio presupuesto y emitir opinión acerca de los presupuestos de cada una de las empresas portuarias, antes de enviarse al Organismo Ejecutivo para su aprobación.
- g) Las demás funciones que le corresponden en su calidad de comisión de estudios y de asesoría al Organismo Ejecutivo, en materia portuaria”.⁶

En este mismo contexto y derivado de la calidad de órgano técnico-asesor del Organismo Ejecutivo, desde el año 2003, la Comisión Portuaria Nacional ha ejercido las funciones de autoridad designada para la verificación del cumplimiento de las medidas de protección de las instalaciones portuarias, en concordancia con el Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias, ratificando dicho extremo en Acuerdo Gubernativo No. 161-2021 del presidente de la República, con el cual la Comisión Portuaria Nacional ha sido instituida como autoridad designada para la aplicación del Reglamento para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, Acuerdo Gubernativo No. 112-2021 del presidente de la República. Importante resaltar también que, de igual manera, en el año 2016, en el Acuerdo Ministerial No. 787-2016

⁶ Organismo Ejecutivo de Guatemala. **Acuerdo Gubernativo del 10 de marzo de 1972.** Pág. 2.



del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, la Comisión Portuaria Nacional fue designada para ejercer las competencias inherentes que verifiquen el cumplimiento de las enmiendas a la Regla VI, Regla 2 del Convenio SOLAS de la Organización Marítima Internacional, relativas al peso bruto verificado de los contenedores con carga en la República de Guatemala.

1.7. Estructura organizacional

En lo que concierne al presente apartado, es de particular importancia destacar que como en toda entidad perteneciente al sector público, también ésta ostenta una organización funcional, para lo cual requiere de una representación gráfica, que permita conocer con relativa precisión la manera en la cual ha sido distribuida y por consiguiente es pertinente conocer cada una de las áreas, divisiones, secciones o unidad en las cuales se ha estructurado para el desarrollo de sus funciones. Cabe resaltar que, analizando dicha estructura, se identifican dos importantes niveles, teniendo en primer lugar el nivel directivo y en segundo plano el nivel ejecutivo.

Esta estructura se encuentra en el anexo correspondiente, permitiendo conocer de manera generalizada como se encuentran subdivididos cada uno de los niveles de esta institución y que permiten llevar a cabo el desarrollo de sus funciones, esto siempre en el afán de alcanzar los objetivos que se le han encomendado a la misma y sobre todo en lo que concierne a la incidencia que puede tener dentro del contexto del comercio marítimo en el país, en virtud que los puertos son prácticamente la puerta de entrada a la República de Guatemala, en donde ya corresponde a la autoridad aduanera, determinar la manera

en que podrán ingresar.

1.8. Dirección ejecutiva

En el apartado correspondiente a esta dirección, la Comisión Portuaria Nacional, la concibe de la siguiente manera:

“Es la encargada de proponer las normas, procedimientos y medidas administrativas internas; participar en la formulación del presupuesto de la Comisión Portuaria Nacional y su administración; controlar el manejo de los fondos financieros en su etapa de previsión, recaudación y distribución; dirigir y controlar los procesos técnicos de captación y selección de personal, de progresión en la carrera administrativa y de evaluación de desempeño laboral, así como el control de asistencia y permanencia del personal. De igual manera, es responsable de ejecutar las políticas e implementar las directrices emanadas por la Junta Directiva, así como representar a la institución dentro y fuera del país, en asuntos y eventos relacionados con la actividad portuaria.

Dentro de las actividades de servicio, la dirección ejecutiva efectúa coordinaciones interinstitucionales para el correcto funcionamiento administrativo y financiero de la Comisión Portuaria Nacional”.⁷

Como puede notarse, estos son los principales aspectos funcionales que desempeña esta dirección, estimándose como las de mayor trascendencia dentro de la estructura

⁷ <https://cpn.gob.gt/institucion/direccion-ejecutiva/> (Consultado: 08 de marzo de 2022).

organizacional de dicha Comisión, estimándose que en esencia desarrolla actividades gerenciales para el adecuado funcionamiento de esta dependencia y que conlleva a la toma de decisiones a nivel gerencial.

1.9. Dirección de desarrollo portuario

En relación con esta dependencia de la Comisión Portuaria Nacional, cabe resaltar que, dentro de sus atribuciones establecidas por la junta directiva, se han definido para la misma, las siguientes:

“Su función es: planificar, diseñar, coordinar, implementar, evaluar y supervisar las actividades de formación, entrenamiento y capacitación en el subsector portuario. Asimismo, verificar el cumplimiento de las normas de competencia laboral correspondientes y administrar la información del Registro de Gente de Puertos - REGEPORT-“. ⁸

Como puede notarse, la función esencial de esta dirección es a nivel intermedio, en virtud que desarrolla aspectos relacionados directamente con la formación del personal que integra la totalidad de las demás áreas de la Comisión Portuaria Nacional, resultando en una especie de área para el desarrollo del talento humano con el que dispone esta dependencia.

⁸ <https://cpn.gob.gt/institucion/capacitacion-portuaria/> (Consultado: 10 de marzo de 2022).

Prácticamente tiene a su cargo la formación del equipo humano que se encuentra a cargo de la ejecución de las actividades inherentes a esta comisión, todo ello obviamente para el cumplimiento de los objetivos que por mandato legal le corresponden y en tal sentido es una dependencia esencial en el funcionamiento de esta Comisión en el país.

1.10. Dirección de asesoría y proyectos

Acorde con la información emanada de la Comisión Portuaria Nacional dentro del marco de las actividades que se le ha encomendado a esta dirección, es importante destacar las siguientes:

“Tiene a su cargo funciones de asesoría y acompañamiento a los puertos en aspectos relacionados con la eficiencia y eficacia de las operaciones portuarias, en la cual se incluyen estudios e investigaciones de campo sobre el manejo de carga en el libre flujo físico de las mismas, con el objetivo de proponer estrategias tendientes a la facilitación del comercio exterior por la vía marítima. Asimismo, se provee asesoría en la planificación y desarrollo portuario.

En este campo, se realizan estudios sobre tendencia y estimaciones a corto, mediano y largo plazo en el movimiento de carga de los puertos. Adicionalmente, se procesan estadísticas confiables sobre las tendencias del comercio exterior, así como de movimiento portuario, los cuales son herramientas importantes para la toma de decisiones en las actividades de la comunidad portuaria. Genera proyectos de desarrollo portuario con base fundamentada y enfocada según las estimaciones de la demanda del

comercio exterior”.⁹

Puede notarse que esta dependencia en esencia, desarrolla actividades centrales de acompañamiento a las iniciativas o proyectos de crecimiento en infraestructuras y que impactan directamente en la optimización de cada una de las funciones que le han sido encomendadas a la Comisión Portuaria Nacional.

1.11. Departamento administrativo financiero

Esta dependencia es conocida o establecida como Dirección Administrativa Financiera, misma que dentro del esquema organizacional de esta dependencia, se indica que tiene las siguientes atribuciones:

“La Dirección Administrativa Financiera está a cargo de las operaciones contables, financieras, presupuestarias y de ingresos, así como de los procesos y aspectos administrativos relacionados con el recurso humano, la contratación administrativa para la adquisición de bienes y servicios, la administración de los bienes y servicios generales de vigilancia, construcción, mantenimiento y aseo de instalaciones, así como del mantenimiento y reparación del equipo técnico, de producción, operación y de transporte.

Además, le corresponde velar por las acciones propias de la planificación, orientación, evaluación y seguimiento de los objetivos de la Dirección, así como los procesos de

⁹ <https://cpn.gob.gt/institucion/asesoria-y-estudios/> (Consultado: 12 de marzo de 2022).

archivo, gestión de documentos e implementación del Sistema de Gestión de Calidad; y además será su responsabilidad establecer, mantener, perfeccionar y evaluar el Sistema de Control Interno para la materialización del mismo”.¹⁰

Se requiere destacar que esta Dirección, básicamente está focalizada en la administración de la totalidad de los recursos financieros que le son asignados anualmente a la Comisión Portuaria Nacional, desde luego también la adquisición de bienes y servicios que son necesarios para el funcionamiento pleno de esta institución.

1.12. Aspectos generales de la Empresa Portuaria Quetzal

En este apartado, se efectuará el desarrollo de los aspectos concernientes a la Empresa Portuaria Quetzal, principalmente en torno a su reseña histórica, su consiguiente visión, misión y objetivos, todo lo cual permitirá tener una perspectiva mucho más precisa de lo que engloba esta entidad portuaria en el país. En ese sentido, se requirió efectuar la búsqueda generalizada en diversas fuentes electrónicas, a fin de identificar los aspectos a plasmar, esto en función de lo requerido para su integración dentro de la investigación.

1.12.1. Reseña histórica

En relación con este aspecto histórico en particular, se identificaron algunos vestigios de lo que en esencia se consideran como los verdaderos referentes de la formación de este

¹⁰ <https://cpn.gob.gt/direccion-administrativa-financiera/> (Consultado: 12 de marzo de 2022).



recinto portuario en el país.

“En el año de 1979 el Gobierno de la República de Guatemala, mediante acuerdo gubernativo del 8 de noviembre, declaró de emergencia nacional la realidad portuaria prevaleciente en el país, que hasta ese momento carecía de un puerto moderno en el océano pacífico. Ese mismo año el organismo ejecutivo por medio del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas (ahora Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda) creó la Unidad Ejecutora del Complejo Portuario en el litoral Pacífico (UNECPA) adscrita a la presidencia de la República. En 1980, se inicia la construcción del complejo portuario por la empresa francesa *Dragages El Travaux Public*. Es el 18 de marzo de 1983 cuando en condiciones limitadas por estar el puerto aún en su etapa inicial de construcción, que se atiende al buque azucarero *Spiliada*, dando inicio a los servicios portuarios. El 16 de noviembre de 1985 se da por concluida la primera fase, cerrando la etapa de UNECPA. Es así como se da paso al nuevo puerto que lleva por nombre, en honor al ave símbolo, PUERTO QUETZAL, creando a EMPRESA PORTUARIA QUETZAL, para responsabilizarse de su administración”.¹¹

Este aspecto en concreto deja entrever los principales registros que se han identificado a nivel histórico sobre esta entidad marítima en la República de Guatemala, llegándose a considerar en la actualidad como el de mayor tráfico comercial marítimo y aunque ha estado envuelto en diferentes controversias de índole jurídica, no por ello ha dejado de tener connotada importancia.

¹¹ <http://www.puerto-quetzal.com/> **quienes-somos-portuarios** (Consultado: 15 de marzo de 2022).

“Puerto Quetzal se encuentra ubicado en el municipio de San José, departamento de Escuintla, República de Guatemala, en las coordenadas geográficas (Longitud Oeste 90°47'03.7361 / Latitud Norte 13°55'00.0382) a 100 kilómetros de la Ciudad Capital. La finca de Puerto Quetzal esta zonificada en 10 zonas específicas de trabajo (ver mapa). Su canal de acceso tiene una profundidad desde 12 hasta 16 metros (bajo cero hidrográfico), del acceso a 625 metros de la playa, sus dimensiones son 210 metros de ancho entre morros y a la entrada de la dársena de 340 metros.

El muelle comercial tipo marginal con un ancho de 810 metros de longitud y una profundidad de 11 metros (bajo cero hidrográfico) dividido en 4 atracaderos, 2 para carga general sólida/líquida y 2 para manipular carga general y una rampa multipropósitos, además un muelle de servicios y un muelle auxiliar, donde puede atender buques desde graneles sólidos, contenedores, carga general, entre otros. Puerto Quetzal consta de una terminal de carbón y combustible, una terminal de cruceros y una terminal de gas”.¹²

A través de estos aspectos se ha podido conocer los momentos históricos que oportunamente ha atravesado esta entidad portuaria a lo largo de todos estos años, hasta llegar a ser lo que es en la actualidad, una terminal marítima de amplio movimiento marítimo, cuestión que le ha hecho merecedor de ser considerada como la más grande en el país, por delante incluso de la Portuaria Santo Tomás de Castilla.

Derivado de los elementos considerativos anteriores, se pudo identificar que este recinto portuario dispone de infraestructura vanguardista, maquinaria, equipo e instalaciones

¹² <https://cpn.gob.gt/sistema-portuario/empresa-portuaria-quetzal/> (Consultado: 15 de marzo de 2022).

especializadas, para ofrecer servicios portuarios completos, competitivos costos de operación, extensa área para desarrollo comercial e industrial y acceso a la riqueza turística del país. En ese sentido, es de utilidad señalar que dicha entidad, está comprometida con el desarrollo económico del país mediante la ejecución de proyectos de inversión, ha alcanzado sus metas, las cuales se traducen en el constante cumplimiento de su visión, logrando mejorar el desarrollo y acrecentando el producto interno bruto.

Asimismo, buscando exceder constantemente la calidad de los servicios en los cuales se refleja un alto valor agregado, ha sido posible cumplir con la misión, las cuales se darán a conocer en los apartados subsiguientes.

1.12.2. Visión

En cuanto a su misión, al igual que los que oportunamente se plasmaron para la Comisión Portuaria Nacional, en el presente caso se encuentra plenamente determinada de la siguiente manera:

“Posicionar a Puerto Quetzal, como líder en la prestación de servicios marítimos portuarios en el Pacífico Centroamericano y Sur de México, que integrado con la comunidad portuaria, se constituya en el 2024 en un centro logístico de distribución de carga”.¹³ Con este planteamiento, se puede identificar las aspiraciones a las que están

¹³ <http://www.puerto-quetzal.com/quienes-somos-portuarios> (Consultado: 16 de marzo de 2022).

dirigidas las actividades que desempeña este recinto portuario y que, como entidad líder del comercio marítimo, es consistente por consiguiente que se tenga muy en cuenta, el horizonte hacia donde se focaliza la funcionalidad de esta dependencia.

1.12.3. Misión

Acerca de este apartado, se requiere considerar la finalidad esencial hacia la cual está dirigida la Empresa Portuaria Quetzal, dada su ubicación geográfica y el volumen del comercio marítimo que atiende año con año, circunstancia que debe ir apegado a sus propósitos centrales, para el efecto es pertinente exponer la misma enseguida. “Puerto Quetzal, ubicado en el litoral Pacífico de Guatemala, facilita el comercio internacional a través de terminales especializadas y personal calificado, prestando servicios marítimo-portuarios eficientes y seguros para satisfacer las necesidades de sus clientes y contribuir al desarrollo económico del país”.¹⁴

En concordancia con la misión que ha sido establecida para esta entidad, la misma se ha ido respaldando con la serie de certificaciones que se le han conferido y que le brindan la solvencia para proyectar un amplio margen de seguridad y certeza jurídica al tráfico comercial que fluye a través de sus instalaciones. Es en este contexto como seguidamente se expone de una manera concreta los aspectos relacionados a sus objetivos, estimándose que es un aspecto esencial que necesariamente debe incluirse para poder comprender los puntos que se buscan alcanzar de manera puntual por la

¹⁴ **Ibíd.** Pág. 1.



Empresa Portuaria Quetzal.

1.12.4. Objetivos

En cuanto a los aspectos que se requieren considerar como fines que debe perseguir de manera concreta esta entidad portuaria del país, es preciso exponer los que, hasta el momento de la investigación, han sido susceptibles de localizar en fuentes electrónicas:

- a) “Prestar servicios con calidad en forma segura, observando normas ambientales
- b) Ampliar las operaciones de acuerdo al crecimiento del volumen de la carga
- c) Contribuir con el comercio exterior del país, y ser una alternativa competitiva de la región
- d) Fomentar nuevas inversiones en torno a la actividad portuaria
- e) Estimular la creación de nuevas fuentes de trabajo”.¹⁵

En función de esta serie de objetivos que persigue esta institución, es pertinente señalar que, en esencia, la Empresa Portuaria Quetzal es la institución responsable de la gestión y administración del Puerto Quetzal, ubicado en el litoral pacífico de la República de Guatemala. Acorde con estos preceptos, es razonable considerar al respecto que en esencia esta entidad fue creada como una entidad con personalidad jurídica propia, que, a través de la prestación de servicios portuarios especializados, facilita el comercio marítimo internacional y contribuye al desarrollo del país.

En atención a la serie de preceptos que se han venido exponiendo, es pertinente señalar

¹⁵ *Ibíd.* Pág. 1.



que el Sistema Portuario Nacional de Guatemala está conformado por cuatro puertos, de los cuales tres son de tipo comercial y uno dedicado a la pesca. En el litoral Caribe se encuentra la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla y la Terminal Ferroviaria Puerto Barrios, mientras que en el litoral Pacífico se encuentra la Empresa Portuaria Quetzal la cual incluye el sistema de boyas en San José, y la Empresa Portuaria Nacional Champerico.

Importante resaltar al respecto que la legislación portuaria debe derivar de una temática común, con un mínimo que debe incorporarse en todos los modelos administrativos a nivel de Latinoamérica, para cumplir con la adopción de tratados y convenios internacionales en materia portuaria. Esta iniciativa considera los aspectos mencionados y se ha revisado para su redacción, la legislación comparada respectiva, para poder contar con un instrumento jurídico que provea un marco legal para una gestión y operación eficiente y competitiva.

Los apartados precedentes han permitido conocer de una manera concreta, todo lo referente a la Comisión Portuaria Nacional, teniendo en consideración que es la entidad legitimada para el desarrollo de las políticas y estrategias que necesariamente deben tenerse en suma consideración debido a su importancia para el desarrollo del comercio marítimo y en general, sin mencionar, para todos los aspectos relacionados a la materia, es decir, que de las acciones concretas que adopte esta dependencia influye y depende el curso de las acciones que deben implementarse para el desarrollo de la actividad portuaria en el país.

CAPÍTULO II

2. El agente aduanero como eje fundamental para el control sobre las discrepancias del comercio marítimo

Los aspectos que necesariamente deben abordarse en este capítulo, deben centrarse en primer lugar en los agentes de aduanas y dentro de estos, los requisitos para ser agente aduanero, las sanciones a los mismos y las principales funciones que les han sido establecido dentro de la normativa aduanera, este último aspecto genera la necesidad de que inicialmente se expongan los principales elementos doctrinarios referentes a esta rama del derecho, por estimar que tiene una función esencial, dado a que marca los cursos de acción dentro de los cuales se desenvuelve el agente aduanero en el país, por ello se expondrán algunas generalidades sobre esta rama.

2.1. Los agentes de aduanas

Tal y como se señaló en el párrafo precedente, para comprender con mayor énfasis este apartado, es consistente efectuar algunas aproximaciones sobre el derecho aduanero y desde luego también lo atinente al concepto de aduana, puesto que es un elemento considerado como esencial para exponer en este apartado.

Una primera aproximación al derecho aduanero, dice que: "Es el conjunto de normas de orden público relativas a la organización y funcionamiento del servicio aduanero y a las obligaciones y derechos derivados del tráfico de mercancías a través de las fronteras,

aguas territoriales y espacio aéreo de la República”.¹⁶

Desglosando la definición precedente se encuentra, en primer término, que las normas que constituyen esta rama del derecho son de orden público o, lo que es igual, tutelan intereses públicos, colectivos. Específicamente, se ha discutido si el derecho aduanero forma parte del derecho tributario. Al respecto parece acertado afirmar que si bien el derecho aduanero tiene como contenido una serie de relaciones que por su finalidad y objeto se comportan y se estructuran como relaciones tributarias lo cierto es que existen otras relaciones que no tienen que ver con el nacimiento, modificación o extinción de obligaciones tributarias.

Una segunda definición sobre este concepto indica lo siguiente: “Es el conjunto de normas de derecho público, de finalidad protectora, cuyo cumplimiento es exigible siempre que se realiza una operación de comercio exterior de mercancías, y aquellas otras imprescindibles para su aplicación efectiva”.¹⁷

En concordancia con esta definición, es conveniente destacar sobre este aspecto que, en el Artículo 2 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano -CAUCA- se define a la legislación aduanera como: “el conjunto de normas legales y reglamentarias aplicables a los medios de transporte y a las mercancías objeto de comercio internacional, así como a las personas que intervienen en la gestión aduanera.” El derecho aduanero es una rama del derecho tributario o fiscal, que se encarga de regular el tráfico de mercancías

¹⁶ Asuaje Sequera, Carlos. **Derecho aduanero**. Pág. 2.

¹⁷ Galera Rodrigo, Susana. **Derecho aduanero español y comunitario**. Pág. 101.

ya sea tratándose de importación o exportación, además de imponer sanciones a los particulares que incurran en infracciones hacia estas regulaciones. Habitualmente existe un procedimiento especial para la imposición de las sanciones por este motivo. El derecho aduanero tiene una gran trascendencia para la política comercial y fiscal de un país, puesto que a través de él se regulan las posibles medidas proteccionistas para proteger el mercado interior de la competencia de los productos extranjeros.

Hasta fines de los años 90 el derecho aduanero se denominaba derecho tributario aduanero ya que se entendía que las aduanas existían solo para cobrar tributos, ello debido a que con ocasión de la introducción de mercancías en un territorio aduanero se exigen diversos tributos los cuales son denominados derechos arancelarios, cuyas tasas o porcentajes se integran al arancel aduanero, que cada país establece para controlar el ingreso o salida de mercancías a su territorio.

Si bien la recaudación tributaria es importante para todos los países, en la actualidad existe unanimidad en la doctrina en el sentido que el derecho aduanero no es una sección del derecho tributario, por el contrario el derecho aduanero debe ser considerado como una materia independiente relacionada con varias materias del derecho sí, en tal sentido el derecho aduanero tiene una relación intrínseca con el derecho tributario, pero también la tiene con el derecho administrativo ya que la aduana es una entidad pública y hasta con el derecho comercial, ya que los documentos que amparan las mercancías en tráfico internacional son documentos comerciales. "El derecho aduanero es el conjunto de instituciones y principios que se manifiestan en normas jurídicas que regulan la actividad aduanera del Estado, las relaciones entre el Estado y los particulares que intervienen en

dicha actividad, la infracción a esas normas, sus correspondientes sanciones y los medios de defensa de los particulares frente al Estado”.¹⁸

El derecho aduanero presupone la existencia de al menos dos ámbitos territoriales aduaneros y de un objeto o mercadería que se desplaza, saliendo de un lugar para ser introducido en otro, circunstancia que se torna en una actividad comercial. El ingreso y la salida de mercancías del territorio nacional producen una serie de efectos jurídicos de diversa índole. Por ejemplo, la obligatoriedad de presentar permisos o autorizaciones, la de pagar tributos, la de presentar documentos, la de entregar las mercancías y mantenerlas en lugares autorizados, entre otros.

Esa gran diversidad de efectos jurídicos podría englobarse en un concepto amplio que podría llamarse la relación jurídica aduanera. Esta relación estaría comprendida por las obligaciones, deberes y derechos que surgen entre el Estado y los sujetos privados en razón del ingreso o salida de mercancías del territorio nacional. Estas obligaciones, deberes y derechos tienen un carácter recíproco entre los sujetos privados y el Estado.

La relación jurídica aduanera puede surgir entre un sujeto privado y el Estado en razón de una entrada o salida potencial de mercancías, es decir, antes o después de que las mercancías han arribado o se han dispuesto para su salida del territorio aduanero. Ahora bien, en lo que concierne al concepto de aduanas, se considera para el efecto, los preceptos regulatorios contenidos en el Decreto Número 14-2013, Ley General de

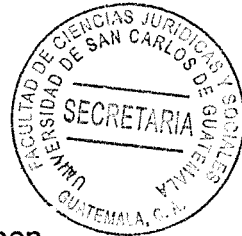
¹⁸ Rohde Ponce, Andrés. **Derecho aduanero mexicano**. Pág. 55.

Aduanas, se establece en el Artículo 3, una concepción de aduana, misma que se detalla a continuación: “La aduana es la dependencia administrativa del Servicio Aduanero, responsable de las funciones asignadas por éste, incluyendo la coordinación de la actividad aduanera con otras autoridades gubernamentales o entidades privadas ligadas al ámbito de su competencia, que ejerzan un control o desarrollen actividades en la zona aduanera asignada”.

Al referirse al concepto de aduana se le da a ésta la calidad de persona jurídica de derecho público, la cual se ubica dentro de los límites fronterizos con el objeto de llevar a cabo el registro de las mercaderías que ingresan o egresan del territorio de un Estado determinado, las cuales se encuentran afectas al pago de un impuesto. Sin embargo, la aduana no se limita al control de las mercancías, sino que en ella también se regula el tráfico de personas y, en menor medida, de capitales.

Dentro de los aspectos doctrinarios es posible localizar algunas definiciones sobre el concepto de aduana, por ejemplo: “Las oficinas públicas donde se registran los géneros y mercaderías que se importan o exportan, y se cobran los impuestos que adeudan conforme a una tarifa de avalúos. La norma general es que las aduanas estén referidas al ingreso y salida de mercaderías entre países distintos, pero no entre las provincias o Estados miembros de un mismo país, ni aún organizado en régimen federal.”¹⁹ Además, de darle la calidad de persona jurídica de derecho público, hace alusión al ingreso de géneros o mercaderías que ingresan o egresan, es decir que se importan o exportan,

¹⁹ Ossorio, Manuel. *Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales*. Pág. 410.



entre diferentes Estados, no así entre estados federados, en virtud de las cuales deben pagarse los impuestos previamente establecidos a los cuales se encuentren afectas las mercaderías.

El derecho de aduana recibe el nombre de arancel aduanero. A nivel mundial la inmensa mayoría de los países utilizan el Sistema Armonizado para la Designación y Codificación de Mercancías, de la Organización Mundial de Aduanas, para clasificar las mercancías y determinar los derechos aplicables a cada una de ellas, estos derechos son de uso exclusivo de los gobiernos y suponen una provechosa fuente para la hacienda pública.

El tratadista Witker Jorge, comenta que "es el conjunto de normas de orden público relativas a la organización y funcionamiento del servicio aduanero y a las obligaciones y derechos derivados del tráfico de mercancías a través de las fronteras, aguas territoriales, y espacio aéreo de la República."²⁰ Cabe resaltar el carácter que se le da al derecho aduanero de ser normas de orden público pues estas son de observancia general, las cuales regulan el servicio aduanero, así como los derechos y obligaciones que surgen del tráfico o tránsito comercial dentro del territorio de un Estado.

La Superintendencia de Administración Tributaria de Guatemala -SAT-, define el concepto de aduana como:

- a) "Dependencia especializada de la administración tributaria del Estado, que tiene principalmente a su cargo la vigilancia y control sobre la entrada y salida de

²⁰ Derecho tributario o aduanero. Pág. 61.

personas, mercaderías y medios de transporte por las fronteras, puertos y aeropuertos y zonas aduaneras de un país, para la determinación y recaudación de los impuestos al comercio exterior y otras tasas y obligaciones derivadas de tales hechos. Y b) “Organismo especializado de la administración pública, facultado para hacer cumplir con la legislación aduanera, la del comercio exterior en lo que le corresponda, los convenios internacionales vigentes sobre la materia y de ejercer las demás funciones que le asigna la ley.”²¹

En ese sentido puede agregarse que el término aduana se refiere a la dependencia especializada de la administración tributaria estatal o pública, que ejerce tanto el control como la vigilancia en el ingreso y egreso de personas, mercaderías, estas últimas como sinónimo de mercancías, medios de transporte, ya sea por la vía terrestre, marítima o aérea, o a zonas aduaneras, para el cálculo y percepción de los impuestos, tasas u otras obligaciones derivadas del comercio exterior, en cumplimiento de la legislación nacional e internacional relativa, lo cual engloba las principales obligaciones que desarrollan las aduanas en nuestro país, sin dejar a un lado los otros aspectos que se contemplan en las demás definiciones anteriormente anotadas, que revisten otras obligaciones de las aduanas según las atribuciones asignadas por el Estado a estas.

La aduana es un organismo especializado de la administración pública facultado para hacer cumplir la legislación aduanera, la de comercio exterior en lo que corresponda, los convenios internacionales sobre la materia y de ejercer las demás funciones que se le

²¹ <https://sat.gob.gt-superintendencia-administración-tributaria/> (Consultado: 16 de marzo de 2022)

encomiende por ley, tal como se consigna en el Artículo 6 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano -CAUCA-.

“Las aduanas son oficinas públicas cuya finalidad primordial es la de controlar el paso de mercancías nacionales o extranjeras que, procedentes del exterior, van hacia otros territorios aduaneros o circulan entre diversos puntos de un mismo ámbito geográfico, también se encarga de la liquidación de los impuestos establecidos por las importaciones y exportaciones de mercancías.”²²

Por su parte otra definición al respecto indica lo siguiente: “Es una oficina pública establecida en las fronteras o puestos en la que se registran las exportaciones y las importaciones, además en ellas se pagan los derechos para la salida o el ingreso de mercancías para el país.”²³

Siguiendo con estos apartados doctrinarios, una última definición sobre este término se expone de la siguiente manera: “Es una oficina pública donde se registran los géneros y mercaderías que se importan o exportan y se cobran los impuestos que adeudan conforme a una tarifa de avalúos.”²⁴

En conclusión, aduana es la dependencia de un órgano estatal ubicado en el espacio físico legal por donde se importan o exportan las mercancías, que se encarga de percibir

²² Asuaje. **Op. Cit.** Pág. 120.

²³ Fernández Lalane, Pedro Rafael. **Derecho aduanero.** Pág. 179.

²⁴ Gualberto Garrel, Guillermo. **Diccionario aduanero.** Pág. 281.

los impuestos y derechos a que se encuentran grabadas, controlando el despacho de las mismas, conforme a la legislación aduanera y procedimientos internos, como parte de un servicio administrativo aduanero.

La aduana es un organismo estatal, que nació junto al comercio internacional, y que cobra los derechos de importación y exportación que legalmente están obligadas a pagar las mercancías gravadas, en forma de derechos y tasas aduaneros.

Entrando en materia de lo que se requiere considerar por agente aduanero, es preciso efectuar de igual manera, una serie de aproximaciones que permitirán conocer con relativa precisión, lo que se requiere considerar por esta figura dentro del marco general aduanero y tributario del país.

En ese sentido, se considera que los agentes aduaneros, son 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 Código Aduanero Uniforme Centroamericano -CAUCA-.

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 denomina también, agente de aduanas, agente aduanal, agente afianzado de aduanas, despachador, comisionista de aduanas,



intermediario aduanero, su función básica, en términos generales, consiste en desarrollar, gestionar y controlar la logística de importación y exportación de mercaderías que entran y salen del país.

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. 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”.²⁵

²⁵ Valle Dávila Fernán. **Breve reseña histórica del agente aduanero en Guatemala.** Pág. 5.

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 ejército 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.

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. En la Edad Media, 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.

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 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.

De esta manera es 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 períodos, 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 los productos, incluyendo a los Estados Unidos de Norte América 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.

2.1.1. Requisitos para ser agente aduanero

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 y que en esencia permiten tener una noción mucho más concreta de lo que en esencia engloba este auxiliar del sistema aduanero en el país:



- 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:

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

A la solicitud de autorización deberán adjuntarse los documentos siguientes:

Fotocopia legalizada de:

- a) "Número de Identificación Tributaria -NIT-.
- b) Cédula de Vecindad del propietario o representante legal.
- c) Declaración jurada notariada de no tener vínculo laboral con el Estado o sus instituciones.

- d) Certificación extendida por la Unidad de Cobranzas y Convenios de Pago 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:

- a) “Renovar anualmente y con anticipación la fianza de operación establecida.
- b) Comunicar al servicio aduanero el cambio de su domicilio fiscal, de sus representantes legales y cualquier otra información que requiera actualización.
- c) 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:

- a) “Solicitud dirigida al Intendente de Aduanas especificando las actividades a las que se dedica y el motivo de su petición.
- b) Original de la prórroga de fianza.
- c) Certificación extendida por la Superintendencia de Administración Tributaria de encontrarse al día en el pago de sus obligaciones tributarias.
- d) Declaración jurada notarial de no tener vínculo laboral con el Estado o sus instituciones.
- e) Actualización de la nómina de empleados tramitadores.
- f) En relación con esta gama de requerimientos que deben atender para brindarle un mayor margen de seguridad a la función que desempeñan los agentes aduaneros, se tiene conformada la Corporación de Agentes Aduaneros de Guatemala,

considerada como 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.”²⁶

2.1.2. Sanciones a los agentes aduaneros

En lo que respecta a este apartado, es preciso manifestar que este apartado en esencia conlleva como sanciones fundamentales que todo porteador de mercancía que se determine que está incumpliendo con las infracciones y sanciones indicadas en este artículo será sancionado de acuerdo a la falta que cometiere la cual podrá ser pecuniaria como una multa equivalente al valor de las mercancías, o bienes involucrados en la infracción y se le priva de libertad de uno a seis años, de acuerdo al delito establecido por las autoridades aduanales. La Ley Aduanera Nacional establece distintos tipos de sanciones: en la forma siguiente:

- a) “Sanciones pecuniarias: que establece multas de doscientos cincuenta, quinientos, mil y de dos mil Pesos Centroamericanos (\$CA 2,000.00) pagadas en Quetzales al tipo de cambio vigente en la fecha de la comisión de la infracción. A estas sanciones se le aplican las reglas establecidas en los términos y condiciones que establece el Código Tributario.
- b) Sanciones no pecuniarias: que consisten en la suspensión o cancelación de la autorización para operar otorgada por la Superintendencia de Administración

²⁶ <https://honduras.eregulations.org/media/reglamento-código-aduanero-uniforme-centroamericano/>
(Consultado: 16 de marzo de 2022)

Tributaria a los auxiliares de la función pública aduanera y a los beneficiarios de determinados regímenes aduaneros, en atención a la gravedad de las infracciones en que incurran en el ejercicio de sus funciones.

- c) Sanción por información inexacta en el Registro de Importadores: esto significa que el importador que suministre información inexacta o errónea u omita datos en la solicitud de inscripción en el registro o padrón de importadores establecido por la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT -, o no comunique dentro del plazo de treinta días cualquier cambio o rectificación a los datos suministrados al referido registro o padrón, será sancionado con una multa de un mil Pesos Centroamericanos (\$CA 1,000.00), pagada en Quetzales al tipo de cambio vigente en la fecha de la comisión de la infracción, sin perjuicio que no podrá realizar ninguna importación desde que se determine el error, inexactitud u omisión, hasta que corrija los mismos o comunique los datos y sean comprobados por la Superintendencia de Administración Tributaria.”²⁷

De esta manera, es pertinente e importante señalar sabiendo que las sanciones anteriormente expuestas no consideran que algunas de las infracciones son errores de forma y constitutivas de faltas, no delitos.

Por otra parte, además de establecer los montos de las multas correspondientes a las infracciones cometidas anteriormente mencionadas en los incisos. La Ley Aduanera Nacional en el Artículo 149 establece la obligatoriedad de asegurar el pago de los tributos

²⁷ <http://www.oj.gob.gt/CentroAnalisisDocumentacionJudicial/LeyAduanas/> (Consultado: 16 de marzo de 2022)



en el tránsito y los traslados de las mercaderías en determinados casos, tales como: el transporte terrestre en forma obligatoria, por medio del cual el transportista aduanero, el importador, el consignatario o quien comprobante derecho sobre las mercancías, garantizará los derechos arancelarios y demás impuestos a que estuvieren afectas las mercancías, cuando no se hubieren garantizado en efectivo, para el caso de las mercancías que lleguen a las aduanas del país.

En el Artículo 20 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano -CAUCA- se indica que los auxiliares serán responsables solidarios ante el fisco, por las consecuencias tributarias derivadas de 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.

2.1.3. Principales funciones del agente aduanero

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

- a) “Llevar registros de todos los actos, operaciones y regímenes aduaneros en que intervengan, en la forma y medios establecidos por el Servicio Aduanero.
- b) 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.
- c) 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.

- d) Transmitir electrónicamente o por otros medios, las declaraciones aduaneras e información complementaria relativa a los actos, operaciones y regímenes aduaneros en que participen.
- e) 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.
- f) 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.
- g) Rendir y mantener vigente la garantía de operación, cuando está obligado a rendirla.
- h) Presentar anualmente certificación extendida por las autoridades competentes de que se encuentran al día en el pago de sus obligaciones tributarias.
- i) Cumplir los requisitos legales y administrativos a que estén sujetos los trámites, operaciones y regímenes aduaneros en que intervengan.
- j) Acreditar ante el servicio aduanero a los empleados que los representarán en su gestión aduanera.
- k) Velar por el interés fiscal.
- l) 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.
- m) En el caso de las personas jurídicas, acreditar y mantener ante el servicio aduanero,



para todos los efectos, un representante legal o apoderado con facultades de representación suficientes.”

Como puede notarse, en gran medida son estas las principales funciones que deben realizar los agentes aduaneros, dentro del sistema aduanero nacional, cuestión que como ha podido evidenciarse, constituye un aspecto esencial que debe observarse por estos funcionarios dentro del marco aduanero del país.

“El agente aduanero es un profesional auxiliar de la función pública aduanera, investido del principio de buena fe, autorizado y habilitado para actuar en los actos, operaciones trámites y regímenes aduaneros ante la autoridad aduanera, en representación de los importadores y exportadores para el despacho de mercancías velando por el cumplimiento de la Constitución, Leyes y Tratados Comerciales Internacionales, que regulan el comercio exterior y que se efectúe una correcta y justa tributación.”²⁸

De esta manera es como en esencia los agentes de aduana son civil y administrativamente responsables por toda acción u omisión dolosa o culposa que lesione o vulnere los intereses tributarios o que fuere contraria al mejor servicio del Estado o al que deben prestar a sus comitentes. Por lo regular deben responder personalmente de sus acciones u omisiones cuando ellas fueren imputables a sus socios, apoderados o auxiliares, sin perjuicio de la responsabilidad de éstos y del derecho a repetir.

Estos personeros se consideran empleados públicos para todos los efectos necesarios y

²⁸ <https://caag.org.gt/deberes-y-obligaciones-del-agente-aduanero/> (Consultado: 16 de marzo de 2022)



de las responsabilidades derivadas de las infracciones contempladas en las disposiciones aduaneras que para el efecto tenga contemplado la legislación aduanera guatemalteca.

CAPÍTULO III

3. Desuso de la herramienta jurídica denominada resolución anticipada por parte del agente aduanero

En este tercer capítulo se aborda de manera concreta los aspectos relativos a la herramienta jurídica denominada resolución anticipada por parte del agente aduanero, figura que fue ampliamente descrita en el capítulo anterior, cuestión que dentro de este apartado se requiere enmarcar como parte esencial del sistema aduanero del país, para ello es pertinente efectuar en primer lugar, una breve aproximación a lo que concierne este sistema en particular, mismas que fueron emitidas por el Ministerio de Economía, cuestión que conlleva a exponer de manera breve pero concisa, lo atinente a esta institución integrante del Organismo Ejecutivo.

En lo que concierne al sistema aduanero en el país, es pertinente manifestar que el mismo se localiza en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano -CAUCA-, 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 Código Aduanero Uniforme Centroamericano -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 -CAUCA- 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.

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".²⁹

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 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, entre otros. Protección social: mediante el control del tráfico de

²⁹ Rivas Caripe, Hayle José. **Legislación aduanera**. Pág. 148.



mercancías en cuanto a sus condiciones sanitarias, ambientales y peligrosas. Ingreso público: con 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.

Ahora bien, a partir de que las resoluciones anticipadas dentro del contexto guatemalteco, son canalizadas a través del Ministerio de Economía, es pertinente por consiguiente conocer algunos aspectos esenciales de esta entidad, cuestión que permitirá tener una noción mucho más precisa de las funciones esenciales que le han sido encomendadas a esta institución. De acuerdo con las disposiciones normativas contenidas en el Artículo 32 del Decreto Número 114-97 del Congreso de la República, Ley del Organismo Ejecutivo, el mismo contempla lo siguiente:

“Le corresponde hacer cumplir el régimen jurídico relativo al desarrollo de las actividades productivas no agropecuarias, del comercio interno y externo, de la protección al consumidor, del fomento a la competencia, de la represión legal de la competencia desleal, de la limitación al funcionamiento de empresas monopólicas; de inversión nacional y extranjera, de promoción a la competitividad, del desarrollo industrial y comercial”.

Estos aspectos permiten conocer de primera mano, el propósito central de esta institución que conforma la gama de ministerios del país, para ello es pertinente efectuar la descripción de las funciones que le han sido encomendadas, siempre por mandato legal

del mismo Artículo 32 de la Ley del Organismo Ejecutivo:

- a) “Formular y ejecutar las políticas de protección al consumidor, de fomento a la competencia y de represión legal de la competencia desleal.
- b) Formular y ejecutar la política de inversión nacional y extranjera, de promoción de la competitividad, del desarrollo industrial y comercial, y proponer las directrices para su ejecución.
- c) Conducir, por delegación del presidente de la República, las negociaciones de los convenios y tratados de comercio internacional bilateral y multilateral, y una vez aprobados y ratificados, encargarse de su ejecución.
- d) Proponer al Organismo Ejecutivo, en coordinación con los otros ministerios y organismos del Estado, las especificaciones y normas técnicas y de calidad de la producción nacional.
- e) Formular y ejecutar, de conformidad con la ley, la política arancelaria del país, y coordinar, analizar y dar seguimiento a los procesos de integración económica centroamericana y de negociación de tratados de libre comercio.
- f) Velar por la seguridad y eficiente administración de los registros públicos sometidos a su jurisdicción.
- g) Facilitar el desarrollo competitivo de la micro, pequeña y mediana empresa a través de la prestación de servicios financieros y de desarrollo empresarial”.

Con esta gama de elementos funcionales, se conoce en esencia, los parámetros dentro de los cuales se enmarca el accionar de este Ministerio en particular, por esta razón es que resulta consistente que sea a través de esta entidad que se establezcan las resoluciones anticipadas y que son susceptibles de utilizar por parte de los agentes

aduaneros en el país, a partir de que son emitidas por la autoridad correspondiente, que, en el caso de los agentes aduaneros, tendrían que ser disposiciones emanadas de parte de la Superintendencia de Administración Tributaria.

Ahora bien, en lo que concierne de manera concreta al concepto de las resoluciones anticipadas, resulta de especial trascendencia considerar y destacar lo que se establece dentro de fuentes electrónicas, de manera específica en el portal electrónico del Ministerio de Economía y que en este apartado se necesita conocer a profundidad, esto en el afán de conocer lo que se requiere tener en claro con las mismas. “Son resoluciones administrativas emitidas por la autoridad competente, en respuesta a solicitudes de importadores o productores o exportadores en el marco del tratado de libre comercio respecto a los asuntos que el tratado en particular regule”.³⁰

En ese entendido, se necesita tener presente que este tipo de resoluciones son de especial importancia para que tanto exportadores, productores e importadores, tengan una mayor grado de seguridad y certeza jurídica que permita generarle un mayor grado de legitimidad a los certificados de origen, considerando al mismo como el documento a través del cual se efectúa la declaración ante la autoridad del país importador que la mercancía es originaria, con el propósito de poder gozar de las preferencias arancelarias o del libre comercio. Las resoluciones anticipadas son decisiones obligatorias tomadas por la Aduana a solicitud de la persona interesada en ciertos detalles específicos relacionados con las mercancías, en particular, respecto a su clasificación y su origen,

³⁰ <https://www.mineco.gob.gt/resoluciones-anticipadas> (Consultado: 20 de marzo de 2022).



en preparación para su importación o exportación. Las resoluciones anticipadas facilitan la declaración y, por consiguiente, el proceso de despacho, ya que, con éstas, la clasificación de las mercancías se determina con anticipación y dicha resolución es obligatoria para todas las oficinas aduaneras por un periodo específico de tiempo”.³¹

En relación con este planteamiento, resulta de particular importancia tener en consideración que los aspectos medulares que dificultan o generan la discrepancia en la declaración de productos del comercio marítimo, es el hecho de que los importadores y exportadores a menudo enfrentan decisiones inconsistentes de clasificación y de origen dependiendo de, por ejemplo, la oficina aduanera donde se realiza la importación o la exportación, o la rotación que se asigna a los funcionarios a cargo de la evaluación.

Esto causa incertidumbre a lo largo de toda la transacción comercial ya que estas diferentes decisiones tienen un impacto en el monto de los derechos que deben pagar y, en última instancia, en el precio final del producto.

De esta manera, es pertinente manifestar que este tipo de incertidumbres puede llevar de manera concreta a que las cadenas de suministro o de abasto, se desplacen a los países y lugares donde existe mayor certidumbre, previsibilidad y confiabilidad, lo que afectará, por consiguiente, el desarrollo del comercio y es precisamente este aspecto lo que conlleva a tener la necesidad de resolver la disyuntiva que eso conlleva dentro de la realidad portuaria en la República de Guatemala.

³¹ <https://tfig.unece.org/SP/contents/advance-ruling-resoluciones-anticipadas-> (Consultado: 22 de marzo de 2022).



En este mismo orden de ideas, resulta de particular interés señalar que en esencia es consistente acotar que, dentro del marco del funcionamiento de este tipo de resoluciones, se requiere tener bien en cuenta que previo a la importación de una mercancía a territorio de Guatemala, la Dirección de Administración del Comercio Exterior del Ministerio de Economía.

Lo anterior es en función de los aspectos regulatorios con base en el Acuerdo Gubernativo 182-2000 y las disposiciones contenidas en el Artículo 5.10 del Tratado de Libre Comercio suscrito entre Centroamérica, República Dominicana y los Estados Unidos de Norte América, tiene la tarea de otorgar expeditamente resoluciones anticipadas por escrito al importador, exportador o productor, con base en los hechos y circunstancias manifestados por ellos mismos.

En ese contexto, merece resaltarse que la emisión de una resolución anticipada requiere de un conocimiento amplio del tema de origen, clasificación arancelaria y valor de las mercancías, e implica un análisis detallado de la información y documentación que proporcione el solicitante, por lo que el presente manual pretende ser una guía básica para que la Dirección de Administración del Comercio Exterior tenga un marco de referencia que facilite y estandarice esta complicada tarea.

Otro de los aspectos que deben tomarse en cuenta para la observancia de estos apartados en concreto es que el objetivo principal de los programas de resoluciones anticipadas previos a la declaración es el de presentar resoluciones sobre la clasificación, el origen y la valoración de las mercancías antes de su importación o exportación, a



efectos de aportar certidumbre y previsibilidad al comercio internacional, así como ayudar a los operadores a adoptar decisiones fundadas en materia de negocios, sirviéndose de las resoluciones vinculantes desde el punto de vista legal.

Las administraciones aduaneras también sacan partido por el hecho de disponer de información anticipada respecto a importaciones futuras, lo que les es útil a efectos de la gestión de riesgos. De esta manera, se debe considerar también que una resolución anticipada, conlleva a que se tenga presente el hecho de que sobre la clasificación, el origen o la valoración es una resolución escrita oficial expedida por una autoridad competente, que para el caso concreto de Guatemala, correspondería al Ministerio de Economía o bien de la Superintendencia de Administración Tributaria, la cual comunica al solicitante un dictamen de la clasificación de las mercancías en la nomenclatura arancelaria aduanera del país o territorio aduanero correspondiente; el origen o el tratamiento que se debería aplicar a determinado elemento del valor aduanero, antes de una transacción de importación o exportación, para un periodo concreto.

A partir de los elementos que se encuentran enmarcadas dentro de las resoluciones anticipadas, no debe dejarse pasar desapercibido que para la puesta en marcha de las mismas se requiere puntualizar que debe existir obviamente quien las solicite, en ese entendido se considera que a nivel República de Guatemala, previo a realizarse la importación de una mercancía, se debe efectuar el requerimiento de una resolución anticipada, misma que puede solicitarse por cualquier persona individual o jurídica que pretenda importar a Guatemala el bien objeto de la resolución anticipada. En este mismo orden también puede requerirlo cualquier productor de un bien que haya propiciado la



implementación de la resolución anticipada, a la vez se considera también en este caso a cualquier exportador que haya estimado exportar el bien objetivo de la resolución anticipada a Guatemala.

Sin embargo, en el caso concreto del tema motivo de estudio, esto es aplicable para el caso concreto de los agentes aduaneros y la manera en que pueda mitigarse la discrepancia en la declaración del producto del comercio marítimo en el país, debiéndose tener en consideración los aspectos concernientes a la declaración anticipada que deben tener muy en cuenta los agentes aduaneros para optimizar el desarrollo del ámbito de sus actividades.

CAPÍTULO IV

4. Creación de una normativa que permita acrecentar el uso de la resolución anticipada para la disminución de las discrepancias en la declaración de productos del comercio marítimo

El ámbito de aplicación de este capítulo se enmarca dentro del contexto del comercio marítimo, por esta razón es de utilidad señalar que el sector de transporte marítimo de contenedores enfrenta una gran problemática luego de la crisis derivado de la emergencia sanitaria producida por el COVID-19, mismo que trajo consigo la contracción del comercio marítimo, descenso de las escalas portuarias, escases de contenedores, congestiónamiento en los puertos y que además vino a evidenciar la importancia de este transporte para la recuperación económica de los diferentes países en la actividad comercial, circunstancia a la cual Guatemala no ha escapado.

Acorde con lo anterior, el comercio marítimo ha tenido un notable auge en la importación de productos como alimentos, petróleo, materias primas y principalmente de bienes manufacturados.

En ese orden, se estima que una de las principales problemáticas es el congestiónamiento del transporte marítimo, para lo que se necesita ejecutar un plan de acción y digitalización que logre agilizar la circulación del comercio y así evitar los costos que implican los tiempos de tránsito a falta de vías alternas. En este entendido, resulta prudente manifestar que uno de los aspectos que podría poner en marcha por parte de



las autoridades aduaneras y portuarias de la República de Guatemala, es lo referente a mejorar su conectividad marítima, a efecto de facilitar el tránsito y el comercio con países vecinos, que, aun cuando no sea viable para los puertos, un buen transporte terrestre y conexiones rápidas para cruzar fronteras aportarían a la agilización y descongestionamiento de las vías marítimas, cuestiones en las que de alguna manera podría tener también especial incidencia lo concerniente a las resoluciones anticipadas.

Al margen de la aplicación de las resoluciones anticipadas, debe tenerse en consideración que el comercio marítimo ha tenido una notable contracción, producto de la situación geopolítica que se ha suscitado a nivel global, ha producido impactos en términos de cumplimiento, lo que ha ocasionado multas y retrasos, impactando directamente en el cumplimiento de las entregas y pérdida de ventas, que no son recuperables, poniendo en riesgo la estabilidad y la productividad de las exportaciones.

Un aspecto a destacar dentro del presente apartado es la apreciación que tiene la Organización Mundial de Comercio, en cuanto a que considera al transporte marítimo como el alma del comercio mundial, cuestión que, hasta el desarrollo de la investigación en el año 2022, continúa siendo el modo predominante de transporte internacional de las mercancías objeto de comercio y constituye la columna vertebral de las cadenas de suministro mundiales.

“El tráfico marítimo engloba todas aquellas operaciones de transporte de mercancías que se realizan por vía marítima o fluvial. Dos terceras partes de la superficie terrestre están cubiertas por agua, y desde las civilizaciones antiguas el ser humano se ha servido del



transporte marítimo para comerciar alrededor del mundo. Actualmente, el 80% del comercio internacional se lleva a cabo por mar: es la forma más rentable, segura y eficaz de transportar grandes cantidades de mercancías de un punto a otro del planeta. Se trata de un círculo, pues las características favorables del transporte marítimo promueven el comercio internacional, y el comercio a su vez permite invertir más en los costes y la seguridad de los intercambios marítimos”.³²

Derivado de la serie de elementos que se han venido abordando y en relación directa con el planteamiento anterior, se requiere considerar que la expansión constante que sigue experimentando el transporte marítimo se traduce en beneficios para los consumidores de todo el mundo a través del bajo costo de los fletes; aún con todo ello, se da el hecho de que la mayoría de la población mundial no está al tanto del papel fundamental que desempeña el transporte marítimo en su quehacer cotidiano y este es precisamente un caso concreto en el que está inmerso la población guatemalteca, que ha sentido la crisis de contenedores que se ha suscitado luego de la emergencia sanitaria y que hasta la actualidad continúa impactando el comercio en el país.

Ahora bien, en cuanto a lo que se requiere tomar en cuenta para acrecentar el uso de la resolución anticipada para la disminución de las discrepancias en la declaración de productos del comercio marítimo, se necesita en primer lugar considerar que para su aplicabilidad plena se necesita disponer de un mecanismo procedimental y principalmente de un acuerdo interinstitucional entre el Ministerio de Economía a través

³² <https://elordenmundial.com/que-es-y-como-funciona-el-trafico-maritimo/> (Consultado: 25 de marzo de 2022).



de la Dirección de Administración del Comercio Exterior, en conjunto con la Intendencia de Aduanas de la Superintendencia de Administración Tributaria.

Los aspectos anteriores obviamente deben estar en concordancia directa con la Norma 9.8 del Convenio de Kyoto Revisado y la Recomendación de la Organización Mundial de Aduanas, sobre información de clasificación vinculante previo a su ingreso, las solicitudes de resolución anticipada requieren ser presentadas por escrito. Asimismo, se señala que la aduana correspondiente debe emitir la resolución anticipada por escrito, incluyendo el señalamiento al derecho de recurso.

La solicitud escrita debe incluir una descripción completa de las mercancías, folletos o muestras para facilitar una clasificación adecuada. Idealmente, la aduana debe establecer una unidad especializada a nivel regional y central que asegure una operación uniforme y consistente del sistema de resolución anticipada.

En concordancia directa con esta gama de preceptos, es pertinente manifestar que las resoluciones anticipadas sobre la clasificación y el origen ayudará a los importadores y exportadores a obtener, previo a la importación y exportación de mercancías, una resolución de la aduana respectiva sobre la clasificación o el origen de la mercancía, que será vinculante para toda la administración aduanera por el periodo de tiempo que se especifique en su momento, ello al margen de la oficina aduanera en la cual se lleve a cabo la importación o exportación, todas estas oficinas están obligadas por la resolución anticipada, esto siempre en concordancia con lo preceptuado en la Norma 9.9. del Convenio de Kyoto Revisado, debiéndose considerar que los fallos vinculantes

son obligatorios para las partes contratantes.

Teniendo en consideración los preceptos anteriores y derivado de que los requisitos de información y procedimiento para una resolución anticipada sobre la clasificación arancelaria de la mercancía, se encuentra a cargo de la Superintendencia de Administración Tributaria, es pertinente que la solicitud de una resolución anticipada, deba incluir la información necesaria para permitir a los funcionarios responsables de la expedición de resoluciones anticipadas determinar la clasificación arancelaria de la mercancía objeto de la solicitud.

En ese orden de ideas, dicha solicitud tendría que incluir la clasificación arancelaria que el solicitante considere aplicable y las razones que sustentan su apreciación; la descripción completa de la mercancía, incluyendo cuando sea necesario su composición, la descripción de su proceso de producción, así como de sus empaques, su uso y su designación comercial, común o técnica. De igual manera, las fichas o folletos técnicos que indiquen la estructura o composición de las mercancías; de igual manera los catálogos, planos, esbozos, fotografías y otros aplicables dependiendo del producto y desde luego las muestras, esto en el momento en que sean pertinentes.

En ese proceso de valoración para la creación de una normativa que permita acrecentar el uso de la resolución anticipada para la disminución de las discrepancias en la declaración de productos del comercio marítimo, es preciso destacar que la ausencia generalizada de consulta a la Intendencia de Aduanas y el desuso por parte de los agentes aduaneros de la resolución anticipada, como una herramienta normativa, es lo

que en gran medida ha dificultado la minimización de las discrepancias por clasificación en las operaciones realizadas dentro del comercio marítimo y por ende en la agilización de los trámites de ingreso de las mercaderías al país, cuestión última que es lo que se proyecta como un elemento central de la hipótesis de investigación.

En ese sentido, el ente recaudador debe establecer de igual manera, a través de la Intendencia de Aduanas, una guía procedimental para la aplicación efectiva de las Directrices Técnicas sobre Resoluciones Anticipadas en Materia de Clasificación, Origen y Valoración, la cual establece dentro de los numerales 7 al 12, la aplicación correspondiente de las resoluciones anticipadas en materia de clasificación, origen y valoración, entre los que señala de manera concreta que la solicitud de expedición de una resolución anticipada sobre la clasificación, el origen o la valoración se presentará por escrito ante una autoridad competente y se referirá solamente a una mercancía, haciéndose uso de un formulario estándar.

Puntualiza también el numeral 9 de estas directrices que una solicitud de resolución anticipada en materia de clasificación y origen deberá contar con toda la información razonablemente necesaria y exigible a efectos de tramitar un pedido de dictamen sobre la clasificación o el origen de la mercancías, con inclusión del nombre y dirección del solicitante, descripción pormenorizada de las mercancías y en el caso de la clasificación, el desglose de las mismas, esto por mencionar solo algunos aspectos esenciales que deben observarse y que son precisamente los aspectos que deben proyectarse por parte del ente recaudador. En este proceso de valoración del establecimiento de una normativa encaminada a regular a plenitud lo referente a dirimir la discrepancia en la declaración de

productos del comercio marítimo, es pertinente manifestar que el Ministerio de Economía tiene dentro de su marco reglamentario un manual de procedimientos para la emisión de resoluciones anticipadas y que en esencia no es observable por la intendencia de aduanas de la Superintendencia de Administración Tributaria, cuestión que también incide sobremanera en que no se disponga por el ente recaudador de una normativa complementaria a la establecida por la Dirección de Administración del Comercio Exterior del ministerio en mención.

En ese contexto, las regulaciones contempladas en el manual aludido hacen énfasis en la necesidad de disponer de información veraz y necesaria para la emisión oportuna de la resolución anticipada, que es precisamente lo que se pretende agilizar para darle fluidez al comercio marítimo en el país, resultando en el aspecto central que se aborda en la investigación, con lo que se estima que se puede contribuir determinadamente a la detección de omisiones en las declaraciones de mercancías y con ello establecer en tiempo la clasificación arancelaria respectiva.

El desarrollo y observancia de una disposición normativa en la materia, permitiría por ende a la autoridad aduanera del país, la aplicación plena de los criterios de valoración aduanera; la aplicación de la devolución, suspensión u otro diferimiento de aranceles aduaneros; si una mercancía es originaria de conformidad con lo que para el efecto se dispone en el capítulo cuatro de las reglas y procedimiento de origen. En ese sentido, si una mercancía que por ejemplo haya sido reimportada al territorio de una parte luego de haber sido exportada al territorio de otra parte para su reparación o alteración es elegible para tratamiento libre de aranceles de conformidad con lo que se dispone en el

Artículo 3.6, relativo a las mercancías reimportadas después de su reparación o alteración, el marcado de país de origen y la aplicación de las cuotas respectivas.

Un aspecto que en definitiva debe tenerse en consideración es lo concerniente al plazo en el cual la autoridad aduanera tendría que emitir la resolución anticipada y que de acuerdo con los criterios de la Dirección de Administración del Comercio Exterior del Ministerio de Economía, dependerá del tipo de acuerdo comercial que se esté observando, aunque es de hacer notar que en la mayoría de los tratados de libre comercio que se tienen hasta la actualidad, se resalta que la autoridad correspondiente, que para el presente caso corresponde a la Superintendencia de Administración Tributaria, debe extenderla en un período no mayor de 120 días a partir de la fecha en que se haya recibido toda la información solicitada para resolver la resolución.

En el manual de procedimientos al que se ha venido haciendo referencia en este cuarto capítulo, se destaca por ejemplo que cuando se requiere al solicitante para que cumpla con los requisitos omitidos o proporcione los elementos necesarios para resolver, el plazo empezara a correr desde la fecha en que el requerimiento haya sido cumplido. En ese sentido, merece puntualizarse por ejemplo que en el caso del CAFTA-DR, se establece que la autoridad deberá emitir una resolución anticipada dentro del plazo de 150 días después de la solicitud, siempre que el solicitante haya proporcionado toda la información que la parte requiera, incluyendo, si la autoridad lo solicita, una muestra de la mercancía para la cual está solicitando una resolución anticipada. En atención a los preceptos que se vienen puntualizando, es menester destacar que la propuesta de normativa por parte de la Intendencia de Aduanas, debe señalar con precisión quienes pueden solicitar la

resolución anticipada correspondiente, de tal manera que previo a la importación de una mercancía a la circunscripción geográfica de la República de Guatemala, puedan estar habilitados cualquier personal individual o jurídica que tenga como propósito ingresar al país, un bien objeto de dicha resolución.

Convenientemente también se tendría que considerar a cualquier productor del bien objeto de la resolución anticipada y desde luego a cualquier exportador que pretenda exportar el bien correspondiente al país, esto en el entendido que dicha resolución en realidad puede contribuir a dirimir si los materiales importados de un país no parte utilizados en la producción de un bien, cumplen con el requisito de cambio de clasificación arancelaria, como resultado de la producción que se realizó totalmente en el territorio de uno o más de los países parte.

De igual manera servirá determinar los criterios a tener en consideración para la solicitud correspondiente, en donde debe tenerse en consideración la aplicación de los acuerdos voluntarios de asociación, principalmente en torno a la procedencia de la devolución, suspensión u otro diferimiento de aranceles aduaneros y en general la aplicación de cuotas y desde luego cualquier otro asunto que las partes convengan.

En ese proceso, resulta de suma utilidad tenerse en cuenta lo relativo a las mercancías que no pueden ser objeto de una resolución anticipada, considerándose dentro de estas a las mercancías que están sujetas a una verificación de origen o bien a una instancia de recursos administrativos o bien en un orden contencioso, cuestión por la que no se podría considerar la procedencia de una resolución anticipada y que por ende lejos de



agilizar el comercio marítimo como se pretende en la investigación, en realidad lo que ocasionaría es una demora sustancial en el ingreso pleno de las mercancías al país.

De esta manera es como la intendencia de aduanas en el desarrollo y establecimiento de una normativa encaminada a la aplicación de una resolución anticipada, se debe considerar la inclusión de información necesaria para permitir a los funcionarios responsables de la expedición de resoluciones anticipadas determinar la clasificación arancelaria de la mercancía objeto de la solicitud y que necesariamente debe contener aspectos como la clasificación arancelaria aplicable según el solicitante, fundando desde luego esa pretensión; la descripción plena de la mercancía, entre estas su composición, proceso de producción y empaque, entre otros.

Los aspectos en mención, desde luego facilitarán a la autoridad aduanera, la emisión de las resoluciones anticipadas correspondientes, con el valor correspondiente de la mercancía, teniendo en consideración que dichas resoluciones pueden generarse sobre criterios de valoración de mercancías idénticas o similares y que incluso puedan considerar la aplicación de una metodología de valoración como por ejemplo el método deductivo, del valor reconstruido, del último recurso, entre otros.

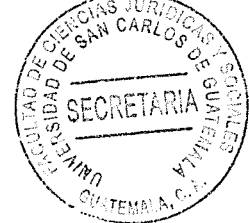
En síntesis, es pertinente señalar que todos estos aspectos son los que eventualmente debe considerar la autoridad aduanera para el desarrollo y puesta en marcha de una resolución anticipada que agilice el comercio marítimo en el país.

CONCLUSIÓN DISCURSIVA

Los aspectos medulares de la problemática se circunscriben a señalar la discrepancia que se produce en torno a la declaración de productos del comercio marítimo, teniendo en consideración que el mismo es un elemento esencial en el comercio internacional, circunstancia que se ha reflejado en los diversos contratiempos que se generan para el ingreso de mercancías diversas al país y donde se ha identificado plenamente la falta de observancia o utilización de la herramienta jurídica conocida como resolución anticipada, misma que contribuiría a mitigar las discrepancias que convencionalmente se producen en la clasificación de las operaciones realizadas en ese ámbito.

En la extensión de la problemática tiene una connotada incidencia la Superintendencia de Administración Tributaria, a través de la Intendencia de aduanas, pero principalmente los agentes aduaneros que como enlace principal entre el productor y la autoridad aduanera, tendrían que observar esta herramienta jurídica, a fin de agilizar el comercio marítimo, pero que hasta cierto punto les conviene por el hecho de ser intermediarios en la importación de mercancías y por ende pueden generar honorarios adicionales por la relativa prolongación en la gestión aduanal respectiva.

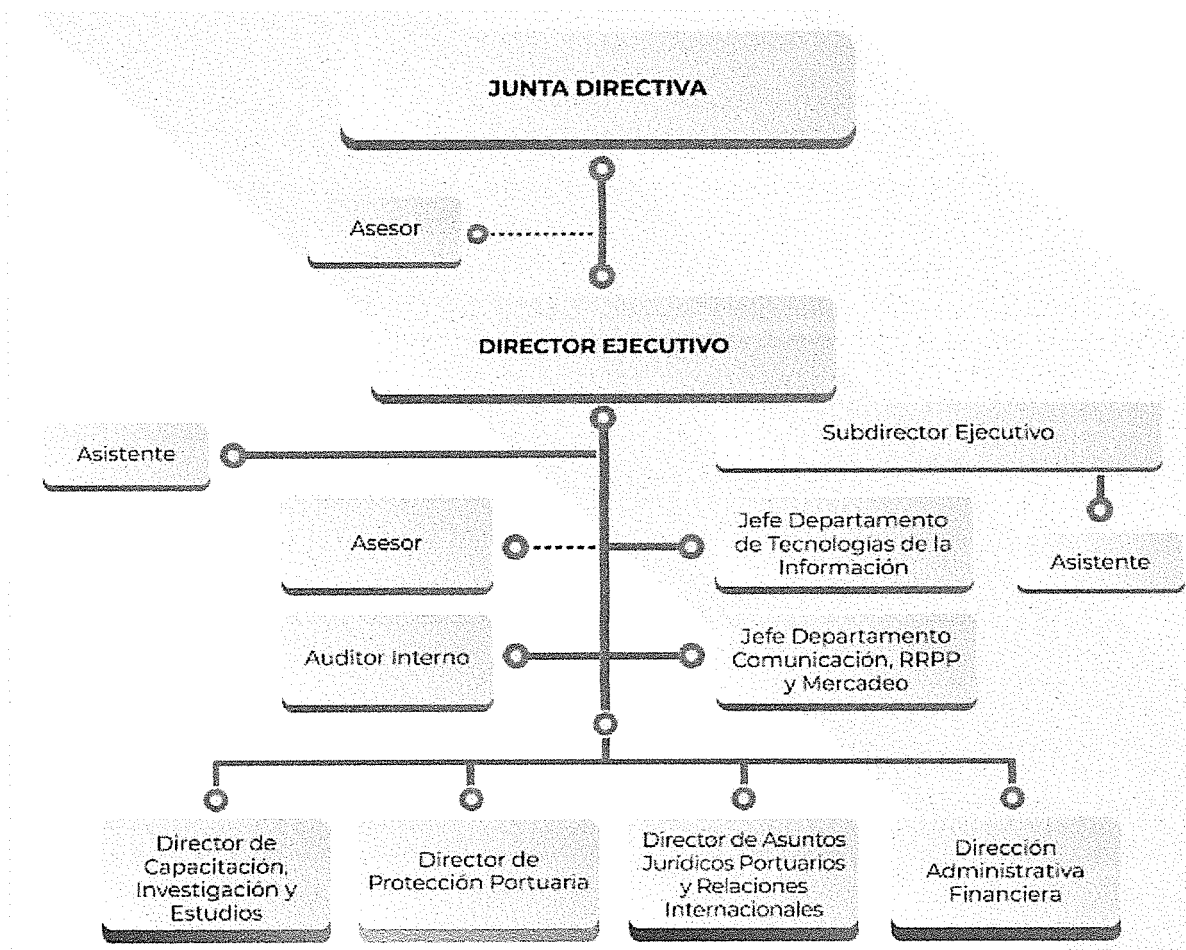
De esta manera el Directorio de la Superintendencia de Administración Tributaria, debe formular un instrumento normativo interno que regule el accionar de los agentes aduaneros sin afectar los principios de celeridad, eficacia y eficiencia, debiendo cumplir con sus atribuciones bajo su responsabilidad, logrando minimizar dicha discrepancia y de esta manera contribuir a una máxima fluidez dentro del comercio marítimo.



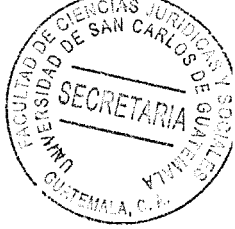
ANEXO

ANEXO

Organigrama de la Comisión Portuaria Nacional



Fuente: Memoria de Labores: Año 2020. Comisión Portuaria Nacional.



BIBLIOGRAFÍA

ASUAJE SEQUERA, Carlos. **Derecho aduanero**. Caracas, Venezuela: (s.e.), (s.Ed.), 2000.

Comisión Portuaria Nacional. **Memorias de labores. Año 2020**. Guatemala, 2021.

FERNÁNDEZ LALANNE, Pedro Rafael. **Derecho aduanero**. Buenos Aires, Argentina. (s.e.), Ed. Depalma. 1986.

GALERA RODRIGO, Susana. **Derecho aduanero español y comunitario**. Madrid, España: (s.e.), Ed. S.L. Civitas. 1995.

GUALBERTO GARREL, Guillermo. **Diccionario aduanero**, Buenos Aires Argentina, editorial IARA, S.A., 1986.

<https://wikiguate.com.gt/comision-portuaria-nacional-guatemala/> (Consultado: 02 de marzo de 2022).

<https://friendofthesea.org/es/paolo-bray-habla-sobre-la-comision-portuaria-nacional-de-guatemala/> (Consultado: 02 de marzo de 2022).

https://cpn.gob.gt/_wp-content/uploads/Memoria-de-labores-2021-CPN/ (Consultado: 3 de marzo de 2022).

<https://cpn.gob.gt/institucion/direccion-ejecutiva/> (Consultado: 08 de marzo de 2022).

<https://cpn.gob.gt/institucion/capacitacion-portuaria/> (Consultado: 10 de marzo de 2022).

<https://cpn.gob.gt/institucion/asesoria-y-estudios/> (Consultado: 12 de marzo de 2022).

<https://cpn.gob.gt/direccion-administrativa-financiera/> (Consultado: 12 de marzo de 2022).

<http://www.puerto-quetzal.com/quienes-somos-portuarios> (Consultado: 15 de marzo



de 2022).

<https://cpn.gob.gt/sistema-portuario/empresa-portuaria-quetzal/> (Consultado: 15 de marzo de 2022).

<http://www.puerto-quetzal.com/quienes-somos-portuarios> (Consultado: 16 de marzo de 2022).

<http://oj.gob.gt/CentroAnalisisDocumentacionJudicial/LeyAduanas/> (Consultado: 16 de marzo de 2022)

<https://caag.org.gt/deberes-y-obligaciones-del-agente-aduanero/> (Consultado: 16 de marzo de 2022).

<https://sat.gob.gt-superintendencia-administración-tributaria/> (Consultado: 16 de marzo de 2022).

<https://honduras.eregulations.org/media/reglamentocódigoaduanerouniformecentroamericano/> (Consultado: 16 de marzo de 2022)

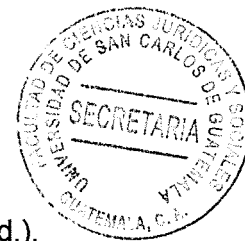
<https://www.mineco.gob.gt/resoluciones-anticipadas> (Consultado: 20 de marzo de 2022).

<https://..t.f.i.g.u.n.e.c.e.o.r.g./S.P./contents/advance-ruling-resoluciones-anticipadas> (Consultado: 22 de marzo de 2022).

<https://elordenmundial.com/que-es-y-como-funciona-el-trafico-maritimo/> Consultado: 25 de marzo de 2022).

OSSORIO, Manuel, **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**, 28a. Ed. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta. S. R. L. 2001.

RIVAS CARIBE, Hayle José. **Legislación aduanera**. Caracas, Venezuela: (s.e.). Ed. HR, 2002.



ROHDE PONCE, Andrés. **Derecho aduanero mexicano**. México D.F.: 4ª. ed. (s.Ed.), 2005.

VALLE DÁVILA, Fernán. **Breve reseña histórica del agente aduanero en Guatemala**. Guatemala: (s.e.), (s. Ed.), (s.f.).

WITKER, Jorge. **Derecho tributario o aduanero**. Universidad Autónoma de México. México D.F.: 2ª. ed. Ed. Instituto de Investigaciones Jurídicas. 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 Aduanero Uniforme Centroamericano -CAUCA- y su Reglamento.

Código Tributario, Decreto 6-91 del Congreso de la República de Guatemala.

Ley Nacional de Aduanas, Decreto 14-2013, del Congreso de la República de Guatemala.

Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-. Decreto número 1-98 del Congreso de la República de Guatemala. Guatemala, 1998.

Ley para el Fortalecimiento de la Transparencia Fiscal y la Gobernanza de la Superintendencia de Administración Tributaria. Decreto número 37-2016 del Congreso de la República de Guatemala. Guatemala, 2016.

Acuerdo Gubernativo del 10 de marzo de 1972. Organismo Ejecutivo de Guatemala.

Convenio Constitutivo de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental -IMCO-. Organización Marítima Internacional. Ginebra, Suiza, 1982.



Reglamento Centroamericano sobre la Valoración Aduanera de las Mercancías.

Resolución No. 115-2004 del Consejo de Ministros de Integración Económica. 2004.