

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA DE OCCIDENTE
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS



TRABAJO DE GRADO

**MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA LA IMPORTACIÓN DEFINITIVA
DE BIENES DE LUJO, HACIENDO REFERENCIA A LAS MOTOS ACUÁTICAS
MARCA HONDA, DESDE ESTADOS UNIDOS HACIA EL SALVADOR**

**PARA OPTAR AL GRADO DE
LICENCIADA EN CONTADURÍA PÚBLICA**

**PRESENTADO POR
LIGIA ELIZABETH RETANA GUERRA**

**DOCENTE ASESOR
LICENCIADO CRISTOBAL ROBERTO ELIZONDO CALDERÓN**

**SEPTIEMBRE, 2020
SANTA ANA, EL SALVADOR, CENTROAMÉRICA**

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

AUTORIDADES



M. Sc. ROGER ARMANDO ARIAS ALVARADO

RECTOR

DR. RAÚL ERNESTO AZCÚNAGA LÓPEZ

VICERRECTOR ACADÉMICO

ING. JUAN ROSA QUINTANILLA QUINTANILLA

VICERRECTOR ADMINISTRATIVO

ING. FRANCISCO ANTONIO ALARCÓN SANDOVAL

SECRETARIO GENERAL

LICDO. LUIS ANTONIO MEJÍA LIPE

DEFENSOR DE LOS DERECHOS UNIVERSITARIOS

LICDO. RAFAEL HUMBERTO PEÑA MARÍN

FISCAL GENERAL

FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA DE OCCIDENTE

AUTORIDADES



M. Ed. ROBERTO CARLOS SIGÜENZA CAMPOS

DECANO

M. Ed. RINA CLARIBEL BOLAÑOS DE ZOMETA

VICEDECANA

LICDO. JAIME ERNESTO SERMEÑO DE LA PEÑA

SECRETARIO

M. Sc. WALDEMAR SANDOVAL

JEFE DEL DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS

AGRADECIMIENTOS

A DIOS TODO PODEROSO

Por haberme dado la vida mi mayor gratitud, por bendecirme y concederme la oportunidad de culminar este paso tan importante en mi vida, por brindarme sabiduría, salud y no permitir desfallecer en momentos de flaqueza ni rendirme ante los obstáculos, guiándome en todo el camino de mi carrera.

A MI PADRE

Por ser un pilar y un ejemplo que seguir en mi vida que con su apoyo y sus consejos me impulso a no desfallecer en el camino, aunque ya no se encuentra con nosotros desde el cielo siempre me ha guardado y protegido (Q.D.D.G.).

A MI MADRE

Por todo su apoyo, por su sacrificio, por su amor, por su comprensión y por todos sus consejos que estaban en los momentos que más los necesitaba impulsándome a salir adelante.

A MI HERMANO

Por comprenderme siempre, apoyarme en todo sentido, brindarme una palabra de esperanza y estar siempre en todos mis sueños.

A MIS FAMILIARES Y
AMIGOS

A todos ellos, por ser las personas que con sus sonrisas y palabras de aliento siempre me ayudaron a continuar este proyecto. A todos muchas Gracias. En especial a Ana Zoyla Ruiz por apoyo y motivación y Flor de María Portillo por sus consejos y amistad.

A MI ASESOR

Por su amistad, su colaboración y ser un guía en la realización del trabajo de graduación.

INDICE

RESUMEN	viii
INTRODUCCION.....	ix
CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	11
1.1 Situacion Problemática.....	12
1.2 Objetivos.....	13
1.2.1 Objetivo General.....	13
1.2.2 Objetivos Específicos.....	13
1.3 Justificacion	14
1.4 Alcances, Limitaciones y Delimitaciones de la Investigacion.....	16
1.4.1 Alcances de la Investigación.....	16
1.4.2 Limitaciones de la Investigación.....	16
1.4.3 Delimitación Espacial.....	17
1.5 Enunciado del Problema.....	18
CAPITULO II: MARCO DE REFERENCIA.....	19
2.1 Marco Teorico.....	20
2.1.1 Antecedentes, Historia y Evolución de las Importaciones	20
2.1.2 Antecedentes de la Dirección General de Aduanas	27
2.1.3 Jet Ski: Historia y Evolución a Través del Tiempo.....	40
2.2 Marco Legal	43
2.3 Marco Conceptual	103
2.4 Procedimientos Aduanales y Registros Contables.....	119
2.5 Ámbito de Aplicación.....	120

2.6	Procedimientos Previos a los Aduanales para Realizar.....	121
2.6.1	Principales Elementos de los Derechos Arancelarios.....	121
2.7	Clasificación de los Impuestos Aduaneros.....	124
CAPITULO III: METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION		128
3.1	Enfoque y Tipo de Investigación	129
3.1.1	Investigación Bibliográfica.....	129
3.1.2	Investigación de Campo	130
3.2	Metodo de Investigacion.....	130
3.2.1	Método Deductivo.....	131
3.3	Poblacion y Muestra.....	132
3.3.1	Población.....	132
3.3.2	Muestra.....	133
3.4	Tecnicas e Instrumentos de Investigacion	133
3.4.1	Técnica de Recolección de Datos (Encuesta)	133
3.4.2	Instrumento de Recopilación de Información (Cuestionario).	133
3.5	Tabulacion, Analisis e Interpretacion de Resultados	134
3.6	Analisis General de los Resultados Obtenidos	146
CAPITULO IV: MANUAL DE PROCEDIEMIENTOS.....		147
4.1	Introduccion	148
4.2	Procedimientos para Proceder a una Importacion Definitiva	148
4.2.1	Secuencia De Una Importación.....	149
4.3	Procedimientos para la Importacion Definitiva	163
4.4	Formas de Importación Definitiva en El Salvador.....	168
4.4.1	Importación Definitiva por Tránsito Terrestre	168

4.4.2 Importación Definitiva por Tránsito Marítima.....	169
4.4.3 Importación Definitiva por Tránsito Aéreo.....	170
4.5 Condiciones de la Responsabilidad (Incoterms).....	172
4.6 Arancel Centroamericano de Importación.....	179
4.6.1 Notas Generales.....	180
4.6.2 Procedimientos para la Clasificación de Mercancías	181
4.7 Posterior al Despacho	184
4.8 Sanciones y Su Procedimiento	185
4.9 Multas por Incumplimiento de Plazos Y Rutas	185
4.10 Caso Practico	187
CAPITULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	205
5.1 Conclusiones	206
5.2 Recomendaciones.....	207
REFERENCIAS BIBLIOGRAFIA	208
ANEXOS.....	213

RESUMEN

Esta investigación, tiene como finalidad explicar o identificar ideas que permita entender los procesos necesarios para la importación de motos acuáticas utilizadas en El Salvador. La investigación tiene un enfoque de carácter descriptivo y explicativo que se investigó. El desarrollo de la investigación se estructura en 5 capítulos, el primer capítulo, se explica los antecedentes teóricos, el que se desarrolla el marco legal, las definiciones, conceptualizaciones, historia del sistema aduanero, importaciones, aranceles, impuestos de El Salvador con la que se desarrolla la investigación. En el marco teórico se desarrolla, las técnicas de recolección de datos, instrumentos de recolección de información, con orientación cualitativa y cuantitativa que permiten explicar el nivel de importancia en el análisis de la información, así como los procesos aduanales para realizar el trámite de importación definitiva en el país. Al finalizar la investigación se dan las conclusiones y recomendaciones enfocadas a los objetivos planteados.

INTRODUCCION

En el trabajo desarrollado de la investigación se mostrara las técnicas y procedimientos que les permitirá servir de guía para la importación de un bien de lujo, las importaciones normalmente suelen estar sujetos a restricciones aduanales y tributarios, y reguladas por leyes y procesos técnicos para su adquisición, es por ello que este trabajo está enfocado en la importancia que tiene conocer sobre la materia debido al poco estudio sobre este bien en específico, que son las motos acuáticas, y que nos servirá para en nuestro acervo profesional

Debido al poca investigación que existe sobre este tema surge la necesidad de brindar un manual de procedimientos necesario para que el estudiante de la carrera de Licenciatura en Contaduría Pública, se informe, conozca y pueda aplicar los procesos involucrados en la importación de un bien de lujo como lo son las motos acuáticas necesarios en nuestro campo laboral

El presente trabajo está dividido en cinco capítulos de la siguiente manera:

En el Capítulo I Planteamiento del problema se encuentra los antecedentes que son una pequeña reseña de datos relacionados con el tema, así como también una justificación y el respectivo planteamiento del enunciado del problema, los objetivos que se pretenden cumplir con la realización del trabajo tanto generales como específicas.

En el Capítulo II Marco de Referencia se desarrolla como primer punto el marco histórico, en el cual se detalla la historia sobre la evolución de las importaciones, la historia de la importación a través del tiempo mencionando cada una de las diferentes etapas por las cuales ha pasado, los antecedentes de la dirección general de aduanas, así como su manual único de

operaciones aduaneras, una breve reseña sobre la historia de y evolución de las motos acuáticas mejor conocidas como JET SKI. El siguiente punto desarrollado en el capítulo II es el marco legal el cual comprende las diferentes leyes que están relacionadas con el tema, también encontramos el desarrollo del marco normativo y contable concluye este capítulo con el marco teórico el cual contiene puntos básicos para entender la temática.

El capítulo III denominado Marco Metodológico, se detalla la población y la muestra objeto de estudio, así como también el instrumento de medición empleado, el resultado de la Investigación, se presentan los resultados obtenidos mediante la aplicación de la metodología representando esta información mediante gráficas con su respectiva interpretación, además se encuentran las conclusiones y recomendaciones las cuales se establecieron en base a la información obtenida.

El capítulo IV el cual contiene el desarrollo de la propuesta dividida en dos partes. Como primer punto se encuentra el manual de procedimientos para la importación definitiva de bienes de lujo, haciendo referencia a las motos acuáticas, en esta parte se desarrolla cada uno de los pasos que se deben realizar al momento de importar un bien de lujo desde Estados Unidos hacia El Salvador, en el desarrollo de cada paso se presentan los documentos o formularios necesarios para llevarlos a cabo. El siguiente punto que se encuentra en este capítulo es un caso práctico en el cual se detallara paso a paso la importación de una moto acuática. Y por último y como parte más importante del trabajo de graduación encontramos, el capítulo V, en el cual se encuentran las recomendaciones y conclusiones de la investigación realiza.

CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 SITUACION PROBLEMÁTICA

En la actualidad el comercio exterior es el intercambio de bienes y servicios. Cuando un país necesita ingresar productos se producen la importación de aquí surge la importancia de un manual de procedimientos que sirva de guía para conocer los procesos y trámites necesarios para la importación, en El Salvador existen políticas económicas y tratados internacionales con Estados Unidos con el fin de mejorar las relaciones económicas entre ambos, además cuenta con un conjunto de leyes que promuevan y protejan la inversión las cuales se pretenden desarrollar en esta investigación.

Al existir poca información relacionada a las importaciones de bienes de lujo y sus tributos en el sector automotriz, he considerado oportuno hacer un estudio detallado por medio del cual se pueda visualizar los pasos de la importación, sus tributos, registros contables, de forma profesional y didáctica los pasos que se deben seguir para realizar una importación de motos acuáticas armadas, en este caso puntal desde Los Estados Unidos, mediante la elaboración de un manual de procedimientos sobre importaciones de motos acuáticas, donde se establezca los pasos a seguir desde un inicio, tomando en cuenta procesos de negociación, importación, logística y de nacionalización se podrá ilustrar a los interesados de manera precisa para que los conocimientos se en juicios profesionales y técnicos y no solo se mantengan en elementos dichos empíricos;

Dicho manual servirá de guía personalizada de los importadores interesados en adquirir este producto del exterior, en esta guía se establecerá como principio del proceso para importación y cumplir con todos los pasos para realizar una efectiva labor en la importación de estas mercancías con una certera ejecución profesional y de correcta tramitación legal a fin de no perjudicar los tributos fiscales.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo General

Crear Procesos Aduanales y Registros Contables relacionados con la Importación Definitiva de Bienes de Lujo, haciendo énfasis en las Motos Acuáticas Marca Honda, desde Estados Unidos a El Salvador.

1.2.2 Objetivos Específicos.

- Establecer una relación entre la Legislación Aduanera y La Legislación Tributaria.
- Instruir en los procesos y Facilitar la Comprensión de Tramites dentro del marco Normativo Aduanal, Tributario y Contable relacionados con la Importación Definitiva de Bienes de Lujo de Lujo, haciendo énfasis a las Motos Acuáticas en las Aduanas del País.
- Estableces los requisitos necesarios para poder importar motos acuáticas
- Delimitar las entidades involucradas en el proceso de importación de motos acuáticas.
- Desarrollar Estudios de casos relacionados con Trámites Aduanales y sus Respectivos Registros Contables de Importación de Definitiva de Bienes de Lujo, haciendo énfasis en las Motos Acuáticas desde Estados Unidos a El Salvador.
- Establecer los documentos necesarios para proceder a la importación de las motos acuáticas.

1.3 JUSTIFICACION

Debido a la serie de cambios que surgen a nivel internacional como la globalización, libre mercado y tratados comerciales entre países son temas que influyen en la realidad económica de un país, por lo tanto, es necesario que los profesionales y futuros profesionales de la carrera Licenciatura en Contaduría Pública, se mantengan actualizados para hacer frente a este tipo de situaciones. Por tanto, se hace necesario estar actualizado con la legislación aduanera y normativa contable a efectos de registros de las operaciones de comercio exterior.

La elaboración de este trabajo investigativo se justifica con el propósito de aportar con un manual de procedimientos que contribuya a establecer los mecanismos a seguir en el proceso de importación de motos acuáticas y facilitar a los interesados a través de los organismos encargados y reguladores de estos procesos sea desde inicio y hasta finalizar el mismo; caso específico de este trabajo como lugar de importación Los Estados Unidos de América.

Debido al incremento de las operaciones de importación y exportación y una de las principales fuentes de ingresos tributarios a las arcas del Estado, hace imprescindible realizar un estudio que contemple una aplicación eficiente de la legislación aduanera y tributaria; así como el tratamiento contable de estas transacciones, dentro de la normativa contable internacional vigente; con el fin de evitarse multas e infracciones.

Más la asignatura Legislación Aduanera, impartida en el décimo ciclo de la carrera Licenciatura en Contaduría Pública de la Universidad de El Salvador, se enfoca a la normativa

legal aduanera, y no a los aspectos relevantes de la contabilidad y registros contables de las operaciones de importación y exportación. Sumándose a esto la escasa bibliografía que existe para esta área y herramienta de especialización de la contaduría.

Por las razones anteriormente expresadas hacen valido el desarrollo de la presente investigación la cual tiene por objeto desarrollar los procesos aduanales y registros contables relacionados con un manual de procedimientos para la importación definitiva de bienes de lujo, haciendo referencia a las motos acuáticas marca honda, desde estados unidos hacia el salvador hacia El Salvador, , con cambios posteriores según reformas a las disposiciones aduaneras, para ser utilizado como instrumento en muchos otras mercancías que circulan en el mercado mundial. En cuanto a su contenido que proporcione la información suficiente para que el profesional tenga las bases necesarias para aplicarlas en el campo laboral, así como beneficiar a los estudiantes de Contaduría Pública.

1.4 ALCANCES, LIMITACIONES Y DELIMITACIONES DE LA INVESTIGACION

1.4.1 Alcances de la Investigación

Aquí se detallan aspecto que se esperan cubrir con la investigación.

- El trabajo de investigación se realizará sobre el proceso de importación definitiva de bienes de lujo haciendo referencia en las motos acuáticas marca Honda, importadas desde Estados Unidos a El Salvador.
- Los procesos de importación que se investigan serán bajo el reglamento sobre seguridad de embarcaciones deportivas, turísticas y motos acuáticas.
- La investigación se realizará en el periodo a partir de junio de 2019.

1.4.2 Limitaciones de la Investigación

Los aspectos que pueden quedar fuera de cobertura, en el desarrollo de la presente investigación.

- Existencia relativamente poca de material bibliográfico específico a tratar sobre el tema de investigación del se basa en el sistema arancelario aduanero.
- La escasa información detallada de las importaciones definitivas en el país.

1.4.3 Delimitación Espacial, Temporal y específico

- **Delimitación Espacial:** La investigación se ejecutará a los estudiantes de la carrera de la contaduría pública que están ubicados en la Universidad de El Salvador, Facultad Multidisciplinaria de Occidente.
- **Delimitación Temporal:** La investigación se abordará en el periodo 2019, para tomar en cuenta los conocimientos que tienen los estudiantes sobre los procesos sus obligaciones aduanales, tributarias y su tratamiento contable que se aplican actualmente a las importaciones
- **Delimitación Específica o social:** La investigación persigue un fin específico y es enriquecer los conocimientos de los actuales y futuros profesionales, sobre los procesos de importación de bienes de lujo.

1.5 ENUNCIADO DEL PROBLEMA

¿En qué medida beneficiara a los profesionales y estudiantes de la carrera de licenciatura en contaduría pública, un manual de procedimientos aduanales y registros contables relacionados con la importación definitiva de bienes de lujo, ¿Haciendo énfasis en las motos acuáticas desde estados unidos a el salvador?

**CAPITULO II:
MARCO DE REFERENCIA**

2.1 MARCO TEORICO

2.1.1 Antecedentes, Historia y Evolución de las Importaciones

De acuerdo con el Diccionario de la lengua española en su décima tercera edición, el vocablo “Importación” que viene del latín “importāre” que significa “traer de afuera, introducir, acción de importar, mercancías, costumbres, etc., de otro país”.

Hay quienes afirman que empieza a registrarse en el siglo XIX y probablemente procede del francés importer o del inglés to import. Sin embargo, cualquiera que sea su significado etimológico, “importar” se utiliza para designar el transporte legítimo de bienes y servicios del extranjero, los cuales son adquiridos por un país para distribuirlos en el interior de este.

2.1.1.1 Historia de la importación a través del tiempo

En Roma

El comercio romano fue el motor que condujo a la economía de finales de la República y principios del Imperio. Modas y tendencias de la historiografía y cultura popular han tendido a no ocuparse de la base económica del imperio en favor de lengua franca que fue el latín y las hazañas de las legiones

Aunque en teoría los miembros del Senado y sus familias tenían prohibido dedicarse al comercio, los miembros de la orden ecuestre sí lo ejercieron, a pesar de sus aristocráticos valores que hacían énfasis en pasatiempos militares y actividades recreativos. Los plebeyos y libres tenían tiendas o atendían puestos en los mercados mientras grandes cantidades de esclavos hacían casi todo el trabajo duro.

El Forum cuppedinis de la antigua Roma era un mercado que ofreció a mercancías generales mientras que al menos cuatro otros grandes mercados se especializaban en mercancías particulares como el ganado, el vino, el pescado y las verduras, y el Foro Romano atraía el grueso del tráfico.

Atraves del tiempo el imperio romano se fue expandiendo hasta lograr un comercio a través de rutas marítimas que manejaban grandes volúmenes de mercancías las cuales se basaban en su mayoría con la especialización, particularmente en la fabricación, la agricultura y la explotación minera, en producir ciertos tipos de mercancías, tales como grano en Egipto y África del Norte y vino y aceite de oliva en Italia, Hispania y Grecia.

Rutas terrestres que se extendieron por diferentes regiones de la república de roma, china en tres otros países volviéndose así el medio más usado de comercio interno y externo de roma• Patrones de pesos y medidas

Sistema métrico de la antigua Roma

Un ánfora estándar, el amphora capitolina, se guardaba en el Templo de Júpiter Óptimo Máximo en el monte Capitolino de Roma, de modo que sirviese de patrón. El sistema romano de medidas fue elaborado a partir del griego con influencias egipcias. Mucho de él se basaba en el peso.

Contactos con China y la India

El Extremo Oriente, al igual que el África subsahariana, eran tierras misteriosas para los romanos. Alejandro Magno había llegado a conquistar hasta la India y se decía que el dios romano Baco también había viajado hasta allí.

China

La misión llegó desde el sur, y por lo tanto probablemente por mar, entrando en China por la frontera de Jinan o Tonkín, trayendo como presentes de cuernos de rinoceronte, marfil y caparazones de tortugas que probablemente había adquirido en el Asia meridional.

La misión llegó a la capital china de Luoyang en 166 y fue recibida por el Emperador Huan de la dinastía Han. Casi al mismo tiempo, y posiblemente mediante esta embajada, los chinos adquirieron un tratado de astronomía de Daqin (Roma).

La India

Hubo un indio en el séquito de César Augusto, y él mismo recibió embajadas de la India, 4 una con la que se encontró en España en el 25 a. C. y otra en Samos en el 20 a. C.

El comercio por el océano Índico floreció en los siglos I y II d. C. Los marineros hicieron uso de los monzones para cruzar el océano desde los puertos de Berenice, Leulos Limen y Myos Hormos en la costa del mar Rojo en el Egipto romano hasta los puertos de M

Uziris y Nelkynda en la costa malabar.⁵

Los principales socios comerciales en el sur de la India eran las dinastías tamiles de pandias, cholas y cheras. Muchos artefactos romanos se han encontrado en la India, por ejemplo, en el yacimiento arqueológico de Arikamedu cerca de la actual Pondicherry. Pueden encontrarse meticulosas descripciones de los puertos y de los artículos comerciales en torno al océano Índico en el Periplo por la Mar Eritrea.

Atlántico.

Puede sospecharse cierta confusión en este pasaje dado que Metelo Celer murió antes de tomar posesión del proconsulado, dejándolo así libre para Julio César.

El Mediterráneo oriental

El Mediterráneo oriental, llamada Levante o ultramar, era la ruta más rica del comercio catalán. Más allá del estrecho de Mesina, las embarcaciones que se adentra dividían el rumbo de la siguiente manera: unas, navegando a través de las islas griegas y haciendo escala eventualmente a Quíos y Eubea, se dirigían a Constantinopla, a Beirut (Siria) y Alejandría (Egipto).

Una parte de la Atlas Catalán de Abraham y Jafudà Cresques, judíos mallorquines

En el sector de la Egeo y Constantinopla, donde los catalanes gozaban de privilegios, vendían productos agrícolas (azafrán, aceite) y de fabricación (trapos, dagas, coral), y compraban materias primas (alumbre, cera, cobre, algodón) y esclavos.

Así por su parte se pueden ir mencionando muchos países, que se fueron sumando al comercio como el Italia, la Península Ibérica, Europa continental y del Atlántico norte quienes formaron lazos comerciales terrestres

Ahora bien, no por su parte los comerciantes no se quedaron con el comercio terrestre sino incursionaron a las vías marítimas, siendo estas más factibles para desplazarse y transportar mercadería a través de varias regiones o por continentes.

Entrada al Museo Marítimo de Barcelona dentro del edificio de las Reales Atarazanas de Barcelona.

El transporte marítimo se apoyaba sobre una potente industria naval, sector en el que el capital privado encontraba el apoyo de los poderes públicos. Los barcos se construían en las atarazanas, que eran espacios y edificios junto al mar.

Entrada al Museo Marítimo de Barcelona dentro del edificio de las Reales Atarazanas de Barcelona

Sin embargo, construir embarcaciones, sobre todo cuando eran de gran tonelaje, implicaba inversiones fuertes que los particulares afrontaban asociándose entre ellos. El resultado eran unos barcos de más de un propietario (parçoners), que los explotaban conjuntamente y se repartían los beneficios de los fletes.

2.1.1.2 Tipos de importación

Cada país cuenta con diversas legislaciones y modos de importaciones propias. En algunos, la importación está totalmente regulada por el Estado, colocando barreras o restricciones para defender la economía nacional, o al contrario, liberándolas y facilitando las importaciones para dar libre flujo al mercado internacional.

✓ Importación. Ilustración

Las importaciones permiten el comercio entre diferentes países, y el desarrollo de los mismos, ya que siempre que existe importación en un país, debe existir exportación en otro. Por lo tanto, aportan al desarrollo productivo, como a la adquisición de productos que no se elaboren en un determinado país, por ejemplo.

✓ Formas de importar

A continuación, observaremos diferentes modalidades de importación.

-Importación de Franquicia: Se trata de las importaciones de bienes o servicios que por estar sujetas a determinados tratados entre países o diversas legislaciones, estén o no dotadas de la exención total o parcial de tributación aduanera. El material importado, a su vez, puede ser susceptible de tener una restringida circulación, dependiendo de las normas a las que se vea afectada.

-Reimportaciones: Pueden ser de dos tipos: reimportaciones en iguales condiciones o reimportaciones para perfeccionamiento o refacción. Ambas importaciones en general suelen contar con exención aduanera por tratarse de situaciones temporales. Es decir, que la mercadería ingresará al país para luego ser exportada. En el caso de las importaciones por refacción, se generarán tributos por los agregados o actualizaciones que se le efectúe a la mercadería importada.

-Importación por Garantía: Es la que se realiza en ausencia de tributos a la aduana, que forma parte de retornos por garantías de proveedor, para ser reemplazada, refaccionada o devuelta. Al igual que las importaciones ordinarias, las mercancías de este origen poseerán la misma característica de libre circulación, siempre dependiendo de las regulaciones de cada país.

-Importación de Ensamble: Tiene que ver con los procesos productivos de determinados bienes que son elaborados en diversas etapas de producción, que son llevadas a cabo en diferentes países. Son por lo tanto mercaderías que serán sometidas a procedimientos fabriles o industriales de transformación o ensamble, dentro de la composición de otro objeto, el desarrollo o el acabado del mismo

-Importación Postal: Este tipo de importación es el referido al tráfico postal de un país a otro, es decir, que el objeto de importación es efectuado por envíos de correspondencia.

Generalmente, los aranceles a los que está sujeto no son mayores, aunque sí lo son las restricciones relacionadas a controles sobre el contenido. En estos casos, el pago de altas tarifas corresponde mayormente al transporte y a la necesidad de entrega en cortos plazos y no a la tributación.

-Pasajeros: Aquí se hace referencia al equipaje y el contenido de mercadería o diferentes objetos que pueda llegar a transportar un viajero internacional. En situaciones particulares, existen muchas restricciones en cuanto al equipaje que pueda llevar el pasajero, no solo en la cantidad sino también en el tipo de mercaderías que transporte, aunque sean estas de libre y legal circulación dentro del país. Esto se debe a que existen regulaciones en cuanto a su entrada por vías de transporte de pasajeros comerciales.

-Importación Ordinaria: Este tipo de importación corresponde a la introducción de mercadería dentro de un país, pagando los tributos aduanero correspondiente, y “liberándola” dentro del país al que se importó. Es decir que puede permanecer por tiempo indefinido y ser susceptible de formar parte de diferentes operaciones comerciales, siempre y cuando se atengan a las leyes correspondientes del país en que se encuentre.

-importacion temporal: Este tipo de importación mercancías para retornar al extranjero en el mismo estado que fueron importadas, es decir, la mercancía no debe de sufrir ninguna alteración. Importación temporal de mercancías para someterlas a procesos de elaboración, transformación o reparación en programas de maquila o de exportación.

-importación definitiva: Este tipo de importación consiste en la entrada de mercancías de procedencia extranjera con la finalidad de permanecer en el territorio nacional por tiempo ilimitado.

Cuando el ingreso de las mercancías procedentes del exterior es para su uso o consumo definitivo en el territorio aduanero, se le conoce como importación definitiva conforme lo dispuesto en la Legislación Aduanera. El régimen de importación definitiva estará condicionado al pago de los derechos e impuestos, cuando éstos procedan, y al cumplimiento de las obligaciones aduaneras no tributarias como la obtención y presentación de permisos, visas y autorizaciones emitidas por parte de las instituciones que ejercen control sobre el ingreso de mercancías consideradas restringidas para su importación como, por ejemplo, armas, químicos, medicamentos, verduras, etc.

2.1.2 Antecedentes de la Dirección General de Aduanas

La **Dirección General de Aduanas (DGA)**, fue creada mediante Decreto Legislativo No. 43 de fecha 7 de mayo de 1936, publicado en el Diario Oficial No. 104, tomo 120 del mismo mes y año, como dependencia especializada del Ministerio de Hacienda, para garantizar el cumplimiento de leyes y reglamentos que regulan el tráfico internacional de mercancías, bajo la responsabilidad de un jefe denominado Director General de Aduanas.

La estructura orgánica funcional de la DGA, se estableció con el Reglamento Orgánico Funcional, que se dictó mediante Decreto Ejecutivo No. 44, de fecha 18 de mayo de 1994, publicado en el Diario Oficial No. 108, tomo 323, del 10 de junio de ese mismo año. Dicho reglamento fue modificado, por medio del Decreto Ejecutivo No. 114, de fecha 12 de octubre de 1998.

La evolución del Servicio de Aduanas en El Salvador, ha estado íntimamente ligada a la forma en que ha evolucionado nuestra economía, dependiendo en cierta medida de la tendencia económica predominante. Una primera etapa en nuestra actividad económica se extiende hasta

la década de los años 50's a 80's, en que las funciones de la Aduana persiguieron fines casi exclusivamente de recaudación de rentas y se convirtieron en la más importante, entre las fuentes de recursos del Estado.

En los años 90's, se comenzó la modernización de la administración tributaria, respondiendo al proceso de globalización económica, complementándose con un sistema de calidad certificados bajo normas **ISO-9001**, por la **Asociación Española de Normalización y Certificación**, que persigue la mejora continua de los servicios aduaneros.

Aduana en el salvador

En la actualidad las aduanas en El Salvador obtienen los siguientes avances conscientes que el sector privado necesita eficiencia y agilización en las Aduanas, el Ministerio de Hacienda a través de la DGA ha trabajado y continuará ejecutando una serie de proyectos principalmente de tecnología para facilitar los procesos aduaneros.

Los esfuerzos de la DGA están enfocados en cumplir los principios de las mejores prácticas recomendadas por la **Organización Mundial de Aduanas (OMA)**, relacionados a: Información electrónica anticipada, estrategia de inspección de manejo de riesgos y aplicación de tecnología moderna. El objetivo de la DGA es facilitar el comercio internacional lícito, mantener el control aduanero y mejorar la recaudación tributaria.

En ese sentido, se están estableciendo las bases para avanzar en la facilitación del comercio, pero al mismo tiempo en la búsqueda de mecanismos de seguridad en la cadena logística y es por ello, que se trabaja para impulsar en el 2013 el Plan Piloto del **Operador Económico Autorizado (OEA)**, retomando las mejores prácticas establecidas en el marco SAFE de la OMA.

Para tal efecto, retoma acuerdos internacionales y programas de orientación en materia de seguridad de la cadena de suministro, específicamente el Marco Normativo de la OMA para asegurar y facilitar el comercio global, de fecha 23 de junio de 2005, que tiene como objetivo brindar seguridad en el flujo comercial a nivel mundial. Dicho marco tiene por finalidad establecer normas que garanticen la seguridad de la cadena logística y que faciliten el comercio a escala mundial, con el objeto de aumentar la certidumbre y la predictibilidad, así como permitir una gestión integral de la cadena logística en todos los medios de transporte, entre otras acciones no menos importantes.

Para implementar de forma exitosa el OEA en El Salvador, es importante obtener un firme compromiso a nivel Ejecutivo, con el apoyo incondicional de la DGA y demás instituciones gubernamentales y privadas involucradas en la cadena logística, a fin de unificar esfuerzos, generar sistemas y herramientas que permitan optimizar los recursos y brindar un servicio de calidad, transparente, moderno y expedito para todas las empresas certificadas bajo la figura del Operador Económico Autorizado.

En cuanto a proyectos de tecnología se realiza la migración de SIDUNEA ++ a SIDUNEA WORLD. **El Nuevo Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA WORLD):** El proyecto consiste en contar con la plataforma tecnológica en ambiente Web, para hacer frente a la creciente demanda del comercio internacional y lograr mayor seguridad en las operaciones aduaneras, por lo que se está migrando a la última versión de SIDUNEA: SIDUNEA WORLD se basa en un contrato con la conferencia de las **Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD)**. Este proyecto se desarrollará durante el periodo 2010- 2014 e la DGA.

Los usuarios del servicio aduanero, realizan desde el año 2011 los pagos electrónicos de impuestos al comercio exterior a través de **Pago Electrónico Gobierno de El Salvador (P@GOES)**.

La prueba piloto se realizó el primero de junio de 2011, con los bancos del sistema financiero y su cartera de clientes seleccionados. Con el objetivo de informar a los usuarios el procedimiento de pago se realizó el 21 de julio de 2011 una capacitación en la que participaron alrededor de 200 personas del sector importador y exportador.

La actividad fue organizada por la **Comisión Intergremial para la Modernización de Aduanas (CIMA)**, en coordinación con la DGA, y la **Dirección General de Tesorería**

(DGT) y se realizó en la **Asociación Salvadoreña de Industriales (ASI)**. La expositora del tema fue la licenciada Milagro Manzanares de la DGA, quien reiteró las ventajas que ofrece este sistema tales como: horario ininterrumpido 7X24, pagos desde cualquier país del mundo, ahorro de tiempo, comodidad y reducción en costos.

Este nuevo sistema de pago electrónico ofrece un mejor servicio a los usuarios y optimiza el proceso de pago para las Declaraciones de Mercancías mediante la más alta tecnología, lo que permite gestionar de forma ágil y eficiente la cancelación de impuestos. El P@GOES forma parte la estrategia que impulsa el Ministerio de Hacienda con el fin de modernizar y agilizar los servicios que ofrece a la población salvadoreña.

Así mismo, uno de los proyectos enmarcados en la transmisión electrónica anticipada a nivel regional es el proyecto **Tránsito Internacional de Mercancías para Mesoamérica (TIM)**, que aplica para todas las rutas fiscales incluidas las Zonas Francas, Aduanas internas y de frontera. Los requisitos y el proceso para operar en TIM han sido establecidos en la

Disposición Administrativa de Carácter General (DACG) 011-2012, publicada en el portal del Ministerio de Hacienda.

El proyecto TIM nació fruto de la X Cumbre del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, celebrada en Villahermosa en el 2008, donde los presidentes de la región, anunciaron la transformación del **Plan Puebla Panamá (PPP)** en el Proyecto Mesoamérica.

Para mejorar los resultados del TIM, la DGA de El Salvador desarrolló un software, que permite la utilización de equipos de tecnología inalámbrica con el fin de realizar el inicio, puntos de chequeo y finalización de los tránsitos, mejorando el control aduanero, simplificando los procedimientos y disminuyendo los tiempos de despacho de tránsitos en las aduanas de frontera. La primera fase del TIM fue desarrollada en las Aduanas la Hachadura y Amatillo. La segunda fase se impulsó en Acajutla y en las aduanas de San Cristóbal, Anguiatú y El Poy a excepción de las Chinamas y la tercera fase incluyó a las Zonas Francas que mayores tránsitos realizan.

Es un logro de suma importancia para la región, ya que ha venido a agilizar el comercio y ha disminuido de manera significativa los costos de transporte a las empresas, incrementando la competitividad mediante la optimización y simplificación de los trámites aduaneros.

Otro de los proyectos impulsados por la DGA son los sistemas de inspección no intrusivos que inician desde el análisis de riesgo a que son sometidas las operaciones aduaneras, hasta la verificación del estado, peso cantidad y demás características de las mercancías. Los servicios no intrusivos incluyen scanner, básculas, video vigilancia, sistema de detección de trazas (drogas- explosivos) y caudalímetros, entre otros, lo que viene a evolucionar las revisiones de las mercancías que ingresan y salen del país.

Los beneficios de este proyecto son significativos ya que reduce los costos asociados a la operación del comercio, reduce tiempos de inspección, evita daños y pérdidas de mercancía, simplifica el despacho aduanero y brinda seguridad a la cadena logística. Los equipos no intrusivos, se instalarán y operarán en Aduanas de frontera, puertos y aeropuerto, contarán con un sistema de monitoreo central al cual tendrán acceso las instituciones que operan en los puntos fronterizos.

El recurso humano es importante para el cumplimiento de todos los proyectos en la institución, por ello, la DGA con asistencia de la **Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID)**, trabaja en el desarrollo de un programa de fortalecimiento institucional enmarcado en una consultoría del Ministerio de Hacienda para el Análisis y Actualización de Perfiles de Puestos basados en Competencias en esta dependencia de Estado.

Para lo anterior se presenta un resumen de proyectos desarrollados en la actualidad por la DGA:

PROYECTOS EJECUTADOS	PROYECTOS EN GESTION
INFRAESTRUCTURA	TECNOLOGÍA.
Equipamiento y adecuación de instalaciones de Aduanas.	Equips No Intrusive
Habilitación de controles en puente La Amistad (Fase I)	Sistema de Video-vigilancia, Caudalímetros y Básculas
TECNOLOGÍA.	TIM Fase IV.
SIDUNEA WORLD. Sistema en ambiente Web (en ejecución).	Digitalización de documentación. Markham's Electronico.
Tránsitos Internacionales de Mercancías (TIM) fase I, II y III.	Utilización de dispositivos móviles. Intercambio de información DGA- DGME
Arancel Informatizado	Aduana de paso La Amistad (Fase II).
Centroamericano (AIC), Módulo de Gestión de Riesgos, Pago Electrónico (PAGOES).	PROCESOS Manual Único de Procedimientos Aduaneros Estandarización y simplificación de los procesos

Con todos estos proyectos se ha hecho necesario impulsar la V reforma a la **Ley de Simplificación Aduanera**, el cual se proyecta implementar un sistema de inspección no intrusivo, permitiendo dar a El Salvador un salto de calidad, orientado a la facilitación del comercio exterior, lo que simplificará el actual proceso de inspección de las mercancías, mejorará los tiempos de despacho, beneficiándose el sector importador y exportador pues

contará con sus mercancías a tiempo, dando como resultado la mejora de la competitividad y eficiencia del sector.

La implementación de este servicio que contará con básculas electrónicas, centro de monitoreo de imagen, cámaras de video, sistema de medición de furgones, rampas de inspección y detector de trazas, contribuirá a combatir el contrabando de mercancías, tráfico de personas, drogas y armas, entre otros, dando mayor seguridad a la población salvadoreña.

El Ing. Guardado dijo “que otro de los objetivos de estas reformas es aprovechar las medidas de facilitación que los procesos de integración y los tratados de libre comercio otorgan al comercio legítimo, siendo necesario dotar al Estado de las herramientas tecnológicas básicas para contrarrestar los delitos a la legislación salvadoreña”.

Por su parte la **Directora General de Aduanas, licenciada Deisy Reynosa**, detalló que el escaneo no recaerá en el cien por ciento de las importaciones, exportaciones o tránsitos aduaneros, en todo caso el porcentaje de revisión dependerá de las operaciones que la gestión de riesgo identifique.

Añadió que la tasa de dieciocho dólares (\$18.00) por servicio no intrusivo comprende: gestión de riesgo, escaneo y pesaje, entre otros y que, en el caso de muestras y pequeños paquetes sin valor comercial, el cobro será por el envío consolidado y no a cada uno de los consignatarios.

Asimismo, informó que con estas reformas se pretende fomentar las aduanas sin papeles, a fin de crear, administrar y conservar registros de manera electrónica; potenciando la notificación de los actos administrativos por medio de mensaje de datos electrónicos, contribuyendo a la eficiencia y eficacia de los trámites aduaneros.

Además, dijo que la “DGA podrá publicar datos confiables, oportunos y de fácil acceso, de los auxiliares de la función pública aduanera autorizados, creando información útil a todos los interesados en la actividad comercial, convirtiéndose en una fuente importante de información para la toma de decisiones en cuanto a sus socios comerciales, contribuyendo de esta forma a la transparencia del que hacer aduanero”.

Se establecerán procedimientos y reglas homogéneas para el tratamiento de las operaciones de los importadores y exportadores salvadoreños, a través de la articulación de controles conjuntos entre las instituciones del Estado tales como: Dirección General de Migración, Policía Nacional Civil, Viceministerio de Transporte, Ministerio de Agricultura y Ganadería, Ministerio de la Defensa Nacional, Ministerio de Salud, Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales y el Ministerio de Hacienda.

Finalmente, detalló que con este proceso de modernización se pretende retomar las mejores prácticas determinadas por la OMC y la OMA, de las cuales forma parte nuestro país.

CATT (Customs Assessment Trade Toolkit) es una herramienta integrada de monitoreo para medir el desempeño de Aduanas a través del tiempo y se utiliza para evaluar las fortalezas y debilidades relativas de cualquier administración de Aduanas a nivel mundial. El CATT mide buenas prácticas, relacionadas a las operaciones aduaneras, recomendadas por organizaciones tales como la OMA, la OMC, el **Banco Mundial** y la **Cámara de Comercio Internacional**.

El informe final de dicha evaluación revela que la DGA de El Salvador es una institución que en los últimos años ha logrado un gran avance en las áreas de procesos, reducción de corrupción, invirtiendo sustancialmente en tecnología para lograr una homogenización y

formalización de sus operaciones, logrando bajos costos, excelente sistema de retroalimentación para los usuarios externos, sistema de administración de riesgos, manejo de información relacionada a las estadísticas, procesamiento de operaciones aduaneras a través de SIDUNEA ++. El informe indica que la DGA, cuenta también, con personal altamente capacitado, eficiente gestión de sus operaciones administrativas, alto grado de transparencia, y tiene implementado un sistema de calidad certificado bajo las normas **ISO 9001**, entre otros avances.

No obstante, las fortalezas señaladas con anterioridad también se señalan entre otras las siguientes oportunidades de mejora: infraestructura, controles con equipo no intrusivos y eliminar el uso excesivo de papel. Dichos señalamientos están incorporados en el Plan de Modernización en ejecución. Bajo los auspicios del **Programa de Apoyo a la Recuperación Económica de El Salvador (PARE)** de la **Unión Europea** y del consultor internacional licenciado Tony Cambas, se realizó el 20 de julio de 2012, la difusión del perfil que tendrá el

Manual Único de Operaciones Aduaneras.

Dicho manual tiene el objetivo de unificar los procesos aduaneros para evitar la discrecionalidad y facilitar los procesos de importación y exportación. Durante el evento desarrollado en **FUSAL**, se expuso al sector privado la estructura de dicho Manual, el cual incluye criterios, servicios y procesos aduaneros y será publicado mediante un sistema informático con el objetivo de que pueda ser actualizado y consultado en cualquier país del mundo.

Los representantes del sector privado expresaron su satisfacción por esta iniciativa de Aduanas y por tomarlos en cuenta en el proceso de formación del Manual Único de Operaciones

Aduaneras, ya que eso les permite hacer sugerencias y mejorar dicho proyecto. Para el desarrollo de dicho Manual, se han establecido en la DGA las siguientes mesas de trabajo: Mesa de Servicios, Mesa de Criterios, Mesa de Procedimientos y Mesa Informática.

Con el apoyo de la **Embajada Americana** y el **Departamento de Comercio de los Estados Unidos** se realizó en El Salvador durante los días 16 y 17 de julio de 2012, el evento denominado “Desarrollando una Ventaja Competitiva en el Mercado Actual: a través de un Diálogo Público-Privado en pro de la facilitación del comercio y la inversión”. En el evento participaron representantes del sector público y privado y se abordaron diferentes temáticas relacionadas al comercio, tales como, el **Programa Operador Económico Autorizado** y la **Asociación Aduana-comercio contra el Terrorismo (C-TPAT)** que permiten a las Aduanas diferenciar el comercio de alto riesgo, contribuyendo a facilitar el comercio legítimo en beneficio de una mayor competitividad y eficiencia.

También se abordó el tema de las resoluciones anticipadas que permite a las empresas adelantarse en sus requerimientos de clasificación arancelaria, origen y valoración de mercancías, antes que el producto ingrese al país. La **Gestión de Riesgo** fue otro de los temas abordados en dicho evento, presentando una breve reseña de cómo se ha establecido el programa de manejo de riesgo para que sea eficaz y como el proyecto de inspección no intrusiva interactuará con el Módulo de Riesgo ya establecido.

Así mismo, se hizo una presentación del procedimiento Courier y se describieron los procesos para el despacho de mercancías transportadas por empresas Courier en países como Estados Unidos, Guatemala y El Salvador a fin de conocer las mejores prácticas para el manejo de este tipo de carga.

Las **Reglas de Origen de Productos No Textiles y Verificación de Origen** fue otra de las temáticas abordadas en el evento para que las empresas diseñen sus estrategias y aprovechen el trato preferencial arancelario. Durante este panel se presentaron procesos implementados y que han resultado efectivos para verificar el origen de productos no textiles. Así mismo, se expuso la experiencia de la **Ventanilla Única**, destacando la capacidad de dicha oficina para el manejo de datos de importación y exportación con eficiencia y rapidez, la cual constituye un elemento clave en la competitividad del comercio internacional.

La **ética en el Comercio Internacional** fue otro tema desarrollado y se conocieron instrumentos como la Declaración de Arusha y el Código de Ética en los cuales la OMA se ha basado para desarrollar programas pilotos diseñados para luchar contra la corrupción y promover la ética en la administración de Aduanas.

La **Unión Aduanera Centroamericana** los recientes avances que se han obtenido en este proceso son muy significativos, entre ellos se destacan los siguientes: Mejora en el intercambio electrónico de información entre Administraciones de Aduanas de los cinco países de la región. En este rubro, ha sido sustancialmente importante el esquema de interconexión telemática implementado, en donde se cuenta con un nodo regional administrado en **Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA)**, el cual sirve como gestor ante las aduanas y ventanillas únicas de importación y exportación.

En este sentido, los servicios implementados son: Intercambio electrónico de los **Formularios Aduaneros Únicos Centroamericanos (FAUCAS)** para el comercio regional, implementación del Sistema para el Tránsito Internacional de Mercancías para Mesoamérica conocido como TIM.

Creación de una base regional de transportistas de carga, la cual permite tener el control de las autorizaciones para realizar tránsitos de mercancías en toda la región. Otro avance, es la elaboración de un Código de Ética Regional, de aplicación tanto por funcionarios y empleados de los Servicios Aduaneros de los países que lo ratifiquen como por los auxiliares de la Función Pública Aduanera de toda Centroamérica.

Se han habilitado en el sitio Web de SIECA los vínculos para conocer las Resoluciones Anticipadas que los países han emitido, en el marco del **Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos de Norteamérica, Centroamérica y República Dominicana (CAFTA-DR por sus siglas en inglés)** y que indican el criterio a emplear por los servicios aduaneros en relación con las mercancías consultadas, respecto a las reglas de origen, su clasificación arancelaria o los criterios de valor aplicados, según lo que haya sido solicitado por los interesados.

Finalmente se han adoptado indicadores regionales, que permiten medir la gestión de las administraciones aduaneras con el fin de mejorar y armonizar los servicios prestados. También, se está avanzando en otros temas de interés regional como la adopción de: un Manual Único de Procedimientos Aduaneros, la Declaración Única Aduanera Centroamericana, el Operador Económico Autorizado, el mecanismo para evitar el doble cobro de impuestos aduaneros en el marco de la Unión Aduanera y del Tratado de Libre Asociación entre la Unión Europea y Centroamérica, entre otros.

2.1.3 Jet Ski: Historia y Evolución a través del Tiempo

La historia del jet ski comienza en Arizona en 1973, cuando Clayton Jacobsen II, fanático del motocross, pensó como podía hacerlo para practicar su deporte favorito, en lugar de en tierra que era lo normal, en el agua. Se puso manos a la obra e inventó una especie de moto de agua para uso personal, el jet ski.

Tiempo después (en el año 1976) la marca Kawasaki, comercializó los primeros modelos, ellos fueron los que le dieron el nombre con el que los conocemos, con el paso de los años, esa marca comercial es genérica para llamar a todas las motos acuáticas.

El jet y el invento de Jacobson:

Los jets acuáticos se inventaron casi al mismo tiempo que las hélices y los motores de vapor, eran simples bombas de agua que impulsaban chorros de agua para mover el barco, pero su rendimiento resultaba patético comparado con las hélices normales o de superficie.

Hasta que un tal Clayton Jacobson dirigió este chorro de agua contra la superficie del agua y magia el rendimiento se multiplico. Pero no todos los cascos de barco pueden hacer esto así que lo aplico en un invento en un casco pequeño y muy manejable, que hoy se conoce como moto de agua.

La historia de la invención de la moto acuática o jet ski como se conoció al principio fue un poco complicada por la puja entre Bombardier primero, Kawasaki después y su inventor.

Años 90: a finales de los 80 ya la patente de Kawasaki estaba punto de terminar, llegaron entonces los modelos de 2 plazas y con ellos la popularización de la moto acuática, llegaron también dos marcas nuevas y muy potentes, con grandes medios técnico, Yamaha y Bombardier,

no podían usar el nombre de jet ski ya que era una marca registrada de Kawasaki, entonces llegaron las "naves runner" y las "sea doo" paradójicamente la gente les seguía llamando jet ski

Con los modelos de ir sentado llegó una moda que todavía hoy sigue: el aumento de potencia, tamaño y prestaciones

Las tri plazas marcan un cambio de tendencia en la moto acuática, ya no es un deporte de jóvenes alocados y se convierte en navegación de placer con esto llegan a este deporte gente de más de 40 años y con un poder adquisitivo mayor las marcas centran sus ventas en esta franja de gente y claro las motos cada vez son más caras, más lujosas y cómodas.

El 2000: los motores son muy potentes 135cv Bombardier, 150 Kawasaki, 155 Yamaha montados en cascos muy estables y fáciles de llevar muy lejos están los jets ski que costaba un verano entero aprender a llevarlos en condiciones deportivas. Con la norma EPA4 llegan los controles de continuación más estrictos en Europa, en California el estado más restrictivo encabeza las luchas contra la contaminación, los motores con carburadores y dos tiempos tienen los días contados, llegan las inyecciones directas a la cámara de combustión una buena solución, pero tardía y los motores de dos tiempos son cada vez más prohibidos en casi todos los países. Entonces llegan los 4 tiempos a solucionar el problema de la contaminación, pero paradójicas de la técnica unos dos tiempos de inyección directa DI gasta 37 lt de gasolina a las horas y una 4 tiempos compresor como la ultra 260 gasta 94lt de gasolina a la hora, que cada uno saque sus propias conclusiones

4 tiempos: las motos acuáticas de 4 tiempos necesitan un tratamiento diferente, son más caras, más pesadas y mucho más complicadas de mantener que los dos tiempos además de que en un ambiente hostil como el agua salada pueden llegar a dar muchos más problemas, mucha

gente opina que incluso se tienen que hibernar cada vez que se termina de navegar y se venden kits de engrase rápido para tal fin, incluso los motores rotax de última generación lo traen de fábrica. Estas motos las podemos dividir en dos sub grupos:

Atmosféricos: motores de 110 cv a 150 cv consumen poco, pero tienen unas prestaciones menores debido sobre todo al peso excesivo del conjunto motor y casco, la ley de acción y reacción es implacable en un Jet ski además y si esto ya no es poco las motos son grandes y tienen mucho casco en el agua, son silenciosas y cómodas pero lentas, por esto llegaron las sobrealimentadas.

Turbos y compresores: prestaciones increíbles para alguien habituado a las aceleraciones, cascos y lujos por todos lados, comodidad asegurada para piloto y pasajeros. Solo hay una pega los precios son astronómicos de compra, mantenimiento y los consumos pueden pasar los 100 lt a la hora, con 300 cv de serie todo es posible. Hay también suspensiones neumáticas ordenador de bordo etc. etc.

Las motos de agua, motos acuáticas o motos náuticas (personal watercraft o PWC en inglés) son un tipo de embarcación ligera con un sistema de conducción similar al de una motocicleta convencional. La principal diferencia de las motos de agua con otros tipos de embarcación es que no usan hélice externa, sino interna, ya que son propulsadas por turbina.

Podemos encontrar de dos tipos —de recreo o deportivo— y en dos modalidades —jet ski (monoplaza) o runabout (multiplaza) —. Hay gran variedad de potencias, desde los 50 cv hasta los 350 cv de serie y jets de hasta 163 cv. Las motos de agua pueden ser monoplazas (conocidas como Jets), bi-plazas, tri-plazas e incluso cuadriplaza.

2.2 MARCO LEGAL

“La legislación aduanera está constituida por el conjunto de disposiciones legales y reglamentarias concernientes a la importación y demás destinaciones aduaneras de mercancías que la Aduana está expresamente encargada de aplicar, y las reglamentaciones eventuales dictadas por la Aduana en virtud de atribuciones que le han sido otorgadas por la ley”.

Conociendo un poco de historia de la Aduana se tiene que en las primitivas organizaciones sociales se encuentran ya los impuestos tanto en su forma personal como en el servicio militar que eran entregados al jefe de la tribu y eran conocidos como diezmos. Mucho después cuando aparecen los Estados e Imperios aparece como tal los impuestos aduaneros tales como la capitación, que era un impuesto cobrado a los extranjeros que pasaban por sus territorios y se cobraba también un porcentaje por los artículos y animales que transportaba, su uso se extendió por India, Persia y Egipto.

Con el surgimiento del Imperio Romano los tributos aduanales parecen haber sido reglamentados y establecidos por Ancó Marcio, con ocasión de la conquista del puerto de Ostia. Se dice que por haber sido un puerto donde primero se estableció el impuesto que recibió el nombre de portuorium, que se cobraba por el tránsito de personas, animales y mercancías por el lugar, los cuales iban al tesoro imperial. El portuorium se arrendaba en subasta pública por periodos de cinco años, más adelante se cambió el sistema encomendándose la cobranza a uno o varios funcionarios imperiales, que debían rendir cuenta de sus gestiones y percibían un porcentaje de las sumas que ingresaban en el tesoro imperial y finalmente se llegó al sistema de cobranza directa por el Estado que se extendía tanto a la importación como a la exportación,

posteriormente fue adoptado este sistema por los posteriores Estados europeos modernos que se constituyeron entre los siglos IX y XIV.

El Reino Español fue uno de ellos, cobraba los impuestos aduanales a través de la figura de un recaudador, que se instalaba en los territorios de tránsito del reino y cobraba por las importaciones y exportaciones que no eran de legal acuerdo de la corona, es decir las realizadas por particulares a través de esos territorios y de los puertos autorizados para tal fin.

Al proclamarse la independencia de las provincias de Centro América se estableció libertad de comercio con todos aquellos países que no se opusieron a la causa de la independencia. Dicha disposición fue tomada por la junta provisional consultiva el 17 de noviembre de 1821, lo cual trajo como consecuencia una reacción en la vida económica de la nación, pues el comercio sometido anteriormente a barreras empezó a tomar auge. Hubo comercio absoluto pues el tráfico de metales preciosos, oro y plata, quedaron fuera del sistema, y fue hasta el arancel de 1873 que se dejó libre la exportación de ambos metales.

Si bien en 1821 Centro América obtiene su independencia de España, en 1822, se anexó al imperio mexicano y posteriormente en 1823 se organizó la República Federal, que mantuvo el tradicional impuesto del 2% sobre el tránsito interno de mercadería denominado Alcabala interior, y el Alcabala marítima, que consistía en “el derecho de introducción de pólvora, correo y tabaco como un ingreso del gobierno federal”. Durante los primeros años de vida independiente, en materia de aduana rigió el Arancel Provisional aprobado por la Junta Provisional Consultiva el 13 de febrero de 1821, donde se designaron los derechos de importación, exportación y los de Alcabala interior, la producción del añil en mayor escala en El Salvador y Nicaragua constituía el rubro de exportación más importante.

“El Servicio Aduanero está constituido por los órganos de la administración pública de los Estados Parte, 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 tributos a que esté sujeto el ingreso o la salida de mercancías, de acuerdo con los distintos regímenes que se establezcan”.

“En El Salvador, el Servicio Aduanero está constituido por el conjunto de Administraciones de Aduanas y Delegaciones de Aduanas establecidas en el territorio nacional y aduanas periféricas, que dependen jerárquicamente de la DGA, las cuales cuentan con diferentes unidades organizativas y personal necesario, para brindar la atención a los usuarios de manera permanente y dentro de los parámetros de calidad y transparencia establecidos por la DGA, para el logro eficiente de las actividades de control, agilización del comercio internacional y recaudación tributaria. Se consideran parte del Servicio Aduanero: los Depósitos de Aduanas, Zonas Francas, Depósitos para Perfeccionamiento Activo y otros similares, autorizados por la DGA”¹.

A nivel mundial, la intensificación y regulación del comercio internacional son los antecedentes que dieron origen a los Servicios Aduaneros, ya que éstos son considerados como

¹ 2 Martínez, Julio César, Comentarios sobre Derecho Tributario Derecho Aduanero Legislación Aduanera, p 85, 2011.

³Código Aduanero Uniforme Centroamericano. (CAUCA IV). Artículo 6.

medio para incrementar los ingresos fiscales a través de los impuestos a la importación y exportación, y como instrumento para implementar cualquier medida económica de tipo proteccionista que se adopte en un país. De aquí que los aranceles tienen una finalidad económica y una finalidad fiscal. Y debido a la necesidad de regular y facilitar el comercio internacional a través de normativas y prácticas aduaneras simplificadas y armonizadas en todas las partes del mundo nace la **Organización Mundial de Aduanas (OMA)** en 1947.

La OMA es una organización con competencia exclusiva en materia de aduanas, tiene como misión mejorar la efectividad y la eficiencia de las aduanas en temas como la recaudación de ingresos, facilitación y elaboración de estadísticas del comercio y protección a la sociedad, contribuyendo a mejorar estas áreas, así como el bienestar económico y social de las naciones. Uno de sus principales logros es la creación de una clasificación estándar a nivel internacional de productos llamado: Sistema Armonizado para la Descripción y Codificación de Mercancías o Sistema Armonizado.

A nivel regional, la formación del **Mercado Común Centroamericano** a inicios de la década de los 60's fue el primer intento regional por coordinar y armonizar los procedimientos aduaneros regionales. Dentro de este esfuerzo se incluyó como parte de una estrategia económica más amplia, el libre movimiento de los bienes dentro de la región y la utilización de un arancel común para los productos provenientes de fuera del área centroamericana.

También, a inicios de esa década, se crea la **Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA)**, para supervisar la implementación de la integración económica. Para 1963, los países centroamericanos adoptan el primer Código **Aduanero Único Centroamericano (CAUCA I)**, como instrumento para regular las actividades aduaneras de la

región; sin embargo, no se logró que todos los países lo utilizarán debido a diferentes circunstancias políticas, dicho código tuvo una serie de modificaciones en las décadas de los 80's y 90's hasta llegar a la versión IV, que entró en vigencia en el año 2008.

El proceso de integración regional ha tenido avances sustantivos en la integración económica, se ha logrado establecer aduanas que permiten mejor agilización en el tránsito de personas y mercancías, reduciendo los costos y el tiempo en los trámites administrativos.

A nivel nacional, la modernización de la **Administración Tributaria Aduanera en El Salvador**, se inicia en los años 90's, respondiendo al proceso de globalización económica mundial. En ese ámbito se estableció en la DGA², con un sistema de calidad certificado de los servicios aduaneros.

A nivel de organización, se implementó el programa KAIZEN, que es un sistema enfocado en la mejora continua de toda la entidad y sus componentes, de manera armónica y proactiva; también se documentaron procedimientos administrativos, técnicos y operativos como prerrequisito para obtener la certificación **ISO-9001**, la cual fue otorgada a la DGA, en marzo de 1999, constituyéndose en una de las primeras instituciones de este tipo en recibir tal certificación en América Latina.

² Ley Orgánica de la Dirección General de Aduanas. Artículo 11.

El Sistema Aduanero salvadoreño ha presentado muchos avances en la ejecución de su plan de modernización. Un liderazgo sostenido y una clara visión del servicio aduanero le han permitido alcanzar la mayoría de las metas del Plan de Modernización.

Se implementó una red de datos nacional con tecnología satelital, que permite la interconexión entre aduanas, agentes e importadores, todas las aduanas están automatizadas. Se implementó el proceso de “**Teledespacho**”, que constituye el conjunto sistematizado de elementos tecnológicos de carácter informático y de comunicaciones que permiten, dentro de un marco de mutuas responsabilidades y mediante los procedimientos autorizados, el intercambio por vía electrónica de información de trascendencia tributaria entre la DGA y los usuarios y auxiliares del servicio aduanero, bancos y en general, los operadores e instituciones contraloras del comercio exterior; con la “autodeterminación” como regla, el pago previo, y la aplicación de criterios aleatorios y selectivos en las actividades de control.

Además, se hizo pública la información aduanera a través de una terminal de información en cada aduana en primer término, y después a través de un sitio en Internet. “En la actualidad existen varios tipos de aduanas, y es importante mencionar que el territorio aduanero se divide en dos zonas denominadas como Zona Primaria y Zona Secundaria. La Zona Primaria está constituida por toda área habilitada por la DGA, donde se presten o se realicen servicios u operaciones aduaneras, temporal o permanentemente, y comprende las respectivas oficinas, patios, zonas de depósitos, almacenes, pistas de aterrizaje y en general todos los lugares donde los vehículos o medios de transporte realizan operaciones inmediatas y conexas con la carga y descarga, y en donde las mercancías que no hayan sido objeto de desembalaje quedan depositadas. La parte restante del territorio aduanero constituye Zona Secundaria o de Libre

Circulación, temporal o permanente, en donde la DGA realizara las funciones de vigilancia y control aduanero”.

El término de “**Aduana**” es utilizado para designar las dependencias gubernamentales que intervienen en el tráfico internacional de las mercaderías sometidas a los diferentes regímenes aduaneros. También se define como “Los servicios administrativos responsables de la aplicación de la legislación aduanera y de la percepción de los tributos a la importación y a la exportación y que están encargados también de la aplicación de otras leyes y reglamentos relativos, entre otros, a la importación, al tránsito y a la exportación de mercancías”.

La importancia que tienen las aduanas radica en que es el punto de servicio principal que facilita al usuario, el inicio y/o finalización de un tránsito internacional o interno, importaciones, exportaciones, y otros tratamientos aplicables a las mercaderías sujetas a control de aduana (regímenes especiales), y por supuesto el pago de impuestos correspondientes. Las aduanas son las únicas rutas legales o vías autorizadas para el ingreso, salida o tránsito de mercancías, y atendiendo a la zona de jurisdicción, las funciones a desempeñar y la situación geográfica nacional se pueden clasificar en: Aduana terrestre, marítima, aérea, periférica y zonas francas.

Aduanas Terrestre, las cuales son los lugares habilitados por la legislación aduanera nacional, cuyas oficinas están ubicadas en diferentes zonas de la línea fronteriza a un país vecino o en el interior del país y se accede por la vía terrestre, conocidas como Aduanas terrestres de frontera, las cuales son: **Frontera Anguiatú, Aduana Terrestre la Hachadura, Aduana Terrestre el Amatillo, Aduana Terrestre las Chinamas, Aduana Terrestre el Poy, Aduana Terrestres San Cristóbal.**

Aduanas Marítimas y Aéreas, las cuales son las aduanas que están situadas en diferentes puertos de la República y contribuyen a agilizar y controlar las operaciones de embarque y desembarque de las mercancías que entran y salen del país por la vía marítima, a través de vapores nacionales o extranjeros, las cuales son: **Aduana Marítima Acajutla, Aduana Marítima la Unión**³. **Aduanas Aéreas**, son aquellas que controlan el movimiento de las mercancías por aviones en un aeropuerto, en El Salvador se encuentran: **Aduana Aérea Comalapa, Aduana Aérea Ilopango**.

Aduanas Periféricas, éstas se encuentran en fronteras de los países centroamericanos con sus vecinos que no pertenecen al Convenio Centroamericano de Integración, su nombre es: **Aduana El Carmen, Aduana Puerto Cortés, Aduana Puerto Barrios, Aduana Puerto Quetzal, Aduana Santo Tomás de Castilla**.

Aduanas Internas, son aduanas que tienen como finalidad controlar mercancías dentro del territorio nacional, pero no están ubicadas en la frontera, estas son: **Aduana Fardos Postales, Aduana Tres Torres, Aduana San Bartolo (San Salvador), Aduana Santa Ana**.

Zonas Francas: según el **Artículo 2**, literal a) de la **Ley de Zonas Francas Industriales y de Comercialización**, se define como el área donde las mercancías que en ella se introduzcan,

³ Agreda Rodríguez, Ana Patricia. "Legislación Aduanera en El Salvador y elaboración de una guía de Procedimientos Aduaneros." *Legislación Aduanera en El Salvador*. Pág. 22

son consideradas fuera del territorio aduanero nacional, respecto de los derechos de importación y de exportación, y por tanto sujetas a un régimen y marco procedimental especial, en El Salvador se han establecido los siguientes espacios como zonas francas: **Zona Franca American Park, Zona Franca Santa Tecla, Zona Franca Calvo, Zona Franca San Bartolo, Zona Franca Concordia, Zona Franca Santo Tomas, Zona Franca Diez, Zona Franca Lido Industrias, Zona Franca el Pedregal, Zona Franca Internacional, Zona Franca Export Salva, Zona Franca Pipil, Zona Franca San Marcos, Zona Franca Miramar.**

Así también, los documentos de transporte internacional constituyen el elemento central de la planificación y el despacho de las mercancías. Estos contienen toda la información necesaria para efectuar un transporte; y tienen como finalidad garantizar que la mercancía ha sido depositada en un medio de transporte y que el producto será entregado al comprador bajo la responsabilidad del transportista.

Los siguientes son documentos que se utilizan en la compraventa internacional de cualquier mercancía:

- **El Pedido de Cotización:** Comunicación de una persona a un exportador o fabricante, solicitando una oferta para el suministro de determinado producto, condiciones. Éste contiene la descripción de las mercancías, fecha de entrega, lugar de despacho deseado, incoterms (términos de venta), forma de pago, solicitud de muestra, tipo de embalaje, etc.
- **Carta Oferta:** Cumple con los requisitos anteriores y suele enviarse en télex, anticipando oferta y carta-oferta más implícita. Ésta contiene la descripción de mercancía, plan de embarque, alternativa de oferta (mercancías idénticas) descripción, modo de pago, alternativa, medio de transporte, plazo y validez de la cotización.

- **Factura pro forma:** Un documento del vendedor-exportador nominativo a un potencial comprador (salvo autorización del vendedor), detallando mercancías, precisando precio y señalando plazo de validez del mismo, las cuales deben respetarse. Sirve además para tramitar las licencias de importación y para abrir acreditivos.
- **Orden de Compra o Confirmación de Pedidos:** Este documento cierra la contratación internacional, sin necesidad de otro contrato formal, que solo procedería en grandes e importantes importaciones de bienes de capital.
- **Garantías Contractuales:** Documento emitido por Bancos o Compañías de Seguro, por un valor en dinero, a favor del comprador, cubriendo eventuales incumplimientos del vendedor. Estos son la garantía de mantenimiento de ofertas, garantía de fiel cumplimiento de oferta y garantía de calidad.

Los siguientes son documentos operativos para importar-exportar cualquier mercancía:

- **Lista de Embarque (Packing List):** Surgen en los depósitos del exportador, dice como se ha preparado el embalaje, como se ha acondicionado la mercancía en los diferentes bultos. Calculando pesos y dimensiones totales de un embarque que sirve para determinar el factor transporte, así como el seguro. Sirve para emitir el conocimiento de embarque, la carta de porte y la guía aérea; y para confeccionar la factura comercial.
- **Conocimiento de Embarque (Bill of Lading o B/L):** Título representativo de mercancías, que contiene el contrato celebrado entre el remitente y el transportista para transportarlas vía marítima al territorio de destino y designa al consignatario de ellas.

Es firmado por el capitán y el cargador y hace constar el embarque de las mercancías. Se emiten en tres ejemplares originales y tantas copias como se pidan. El conocimiento de embarque se emite a la orden, al portador y nominativos y conforme su naturaleza, y cuando lleve la cláusula, seguido del nombre de una persona natural o jurídica que debe ser informada por el porteador o su agente de la llegada de la mercancía. Datos que contiene: individualización, capitán, cargador y consignatario, condiciones del contrato de fletamento, tipo, cantidad, número y marca de los Bultos, lugar de carga y descarga, fletes, fecha, y firma del capitán y del cargador.

- **Guía Aérea (Air Way bill):** Documento equivalente al conocimiento de embarque, utilizado en el transporte aéreo de mercancías, mediante el cual la empresa de aeronavegación reconoce el hecho del embarque de mercancías y expresa las condiciones de transporte convenido.
- **Carta de Porte:** Es el documento que contiene un contrato de transporte terrestre en el que se consigna la descripción de las mercancías transportadas, las condiciones en que se realiza el transporte y se designa el consignatario de ellas.
- **Factura Comercial (Commercial Invoice):** Documento expedido por el vendedor, en el cual se relacionan las mercancías a exportar o importar con los precios unitarios y totales y demás anotaciones requeridas por el comercio exterior.
- **Póliza de Seguro:** Es el contrato de seguro que contiene la enumeración de las cosas aseguradas y las condiciones fijadas por el asegurador en el que da fe de la existencia de una cobertura para determinado viaje, riesgo y periodo de validez.

- **Nota de Gastos:** Es el resumen de los gastos que integran un precio y sirve para documentar este precio a las autoridades aduaneras.
- **Certificado de Origen:** Es el que determina el lugar de producción o fabricación de un producto, cuando existan gravámenes aduaneros preferenciales por origen.
- **Otras certificaciones:** Certificación de control veterinario, pureza alimenticia, fitopatológico, fitosanitaria, etc.

Según lo establecido en el **Artículo 324** del RECAUCA IV, los documentos de transporte deberán de contener la siguiente información:

1. Mención del medio de transporte (aéreo, terrestre, marítimo), y nombre del vehículo en caso de tráfico marítimo y número de vuelo, en caso de tráfico aéreo;
2. El nombre, razón social o denominación del cargador, del porteador y del consignatario, en su caso;
3. El puerto de carga o embarque y de descarga;
4. Clase y cantidad de los bultos;
5. Descripción genérica de su contenido;
6. Peso bruto en kilogramos;
7. Valor del flete contratado y otros cargos;
8. Número de identificación del documento de transporte que permita su individualización;

9. El lugar y fecha de expedición del documento;

Los siguientes son documentos colaterales para importar-exportar cualquier mercancía:

- **Manifiesto de Carga:** Documento a través de él se declara a la Aduana la totalidad de las mercancías que se transportan. Lo presenta el capitán o conductor del medio de transporte, o su representante legal, al traspasar las fronteras del país, dentro de los plazos exigidos por las normas aduaneras. **Artículos 243 y 245** del RECAUCA IV sobre la emisión de este documento.
- **Papeleta de Recepción:** Es la base para la recepción de la carga en los depósitos portuarios. Ésta operativa corresponde al agente de transporte y es de suma importancia para transferir la responsabilidad al almacenista y es por ello que se suscribe por ambos sectores.
- **Tallys de Carga:** Es el inventario de las mercancías que se transporten en el medio de transporte convenido, es confeccionado por el agente de transporte sobre la base del manifiesto particular de carga. Es una versión reducida del manifiesto de carga sirviendo para el control de la descarga, entrega en depósito y ubicación dentro de la bodega. Tallys significa tarja o cuenta y se distribuye al personal de la agencia de transporte encargado de la entrega y al personal de almacén.

En el derecho se habla de los tributos que son las obligaciones que establece el Estado para obtener recursos que le permitan financiar las obligaciones y cumplir con sus fines **Artículo 11** del CT. Los tributos a la vez se clasifican en: impuestos, tasas y contribuciones especiales en el **Artículo 12** del CT. Los impuestos son el tributo exigido sin contraprestación, cuyo hecho generador está constituido por negocios, actos o hechos de naturaleza jurídica o económica que

ponen de manifiesto la capacidad contributiva del sujeto pasivo o declarante según **Artículo 13** del CT.

En las operaciones de comercio exterior se produce la obligación de pagar impuestos como el IVA y se generan algunos impuestos específicos, a nivel aduanero se causan los **Derechos Arancelarios a la Importación (DAI)**. Los impuestos de aduana son un caso particular tipificado como impuestos especiales, que se pagan teniendo como **hecho generador** según el **Artículo 46** del CAUCA IV: Para efectos de su determinación, la obligación tributaria aduanera, nace:

- I. Al momento de la aceptación de la declaración de mercancías, en los regímenes de importación o exportación definitiva y sus modalidades;
- II. Al momento en que las mercancías causen abandono tácito;
- III. En la fecha:
 - i. de la comisión de la infracción aduanera penal;
 - ii. del comiso preventivo, cuando se desconozca la fecha de comisión; o
 - iii. en que se descubra la infracción aduanera penal, si no se pueda determinar ninguna de las anteriores;
- IV. Cuando ocurra la destrucción, pérdida o daño de las mercancías, o en la fecha en que se descubra cualquiera de tales circunstancias, salvo que éstas se produzcan por caso fortuito o fuerza mayor.

Y además en el **Artículo 218** del RECAUCA IV, agrega lo siguiente, respecto a la ocurrencia del hecho generador:

- I. En las infracciones tributarias aduaneras se aplicará el régimen tributario vigente en la fecha de:
 - i. Comisión de la infracción tributaria aduanera;
 - ii. Comiso preventivo, cuando se desconozca la fecha de comisión; o
 - iii. Descubrimiento de la infracción tributaria aduanera si no se puede determinar ninguna de las anteriores.
- II. En la fecha de aceptación del abandono voluntario de las mercancías por el Servicio Aduanero;
- III. En la fecha de aceptación de la declaración de las mercancías exentas total o parcialmente de los tributos de importación, en caso de incumplimiento de las condiciones por las cuales se otorgó la exención;
- IV. En la fecha de aceptación de la declaración de las mercancías ingresadas al territorio aduanero bajo algún régimen aduanero suspensivo de tributos, en caso de incumplimiento de la condición por la cual se concedió el régimen;
- V. En la fecha de aceptación de la declaración de las mercancías que salgan del territorio aduanero al amparo de un régimen suspensivo de tributos, en caso de incumplimiento de la condición por la cual se concedió el régimen; y

- VI. Cuando se trate de declaraciones provisionales los tributos aplicables serán los vigentes a la fecha de aceptación de las mismas.

Por consiguiente, los derechos de importación de aduana forman parte del costo de adquisición y este se distribuye en el valor de compra de los productos mediante la práctica contable del prorrateo. Es importante mencionar que el IVA generado en los procesos de importación no forma parte del costo de las mercancías de acuerdo a lo establecido en el **Artículo 70 de la Ley del Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y Prestación de Servicios (LIVA)**.

No obstante, dentro de los impuestos, los de Aduana se han separado de los que tradicionalmente; se han conceptualizado como de consumo, debido a las siguientes particularidades:

- I. Se aplican a mercancías destinadas al uso o consumo en un país diferente al de producción.
- II. Se recaudan según técnicas muy específicas y desarrolladas que requieren sistemas de administración especializadas; y
- III. Tienen gran importancia como fuente de recaudación fiscal y como instrumento de política económica.

Las obligaciones tributarias y obligaciones aduaneras: El objetivo fundamental de toda obligación tributaria es la satisfacción del tributo y la determinación del monto de la prestación en dinero que exige el Estado con el propósito de obtener recursos. Los sujetos pasivos deben de realizar declaraciones, aportar pruebas que las sustenten y cumplir una serie

de deberes formales establecidos en la normativa tributaria interna. Para la legislación aduanera, el pago de los impuestos y derechos es condición necesaria, pero no suficiente; es decir, no basta pagar los derechos aduaneros liquidados a cargo del sujeto pasivo para poder retirar las mercancías; la obligación aduanera va más allá de lo tributario, aun cuando la contiene. Además de pagar (dar), el sujeto pasivo aduanero debe satisfacer obligaciones de tipo procedimental (hacer) y está sujeto a prohibiciones y limitaciones (no hacer) que, en su conjunto (dar, hacer, no hacer) trascienden lo específicamente tributario⁴.

Sujetos de la obligación tributaria sustantiva: Al igual que en el derecho tributario existen dos sujetos el activo y el pasivo. En el derecho aduanero los sujetos de la relación se pueden identificar como: sujeto activo y pasivo; siendo el sujeto activo el Estado quien actúa en ejercicio de su potestad soberana. Sujeto pasivo es el declarante (importador o su representante) que son los legalmente responsables del pago según lo establecido en el **Artículo 48** del CAUCA IV. Para la legislación aduanera, el sujeto pasivo es el obligado al pago de los tributos, a la ejecución de ciertas actividades y a la satisfacción de los requisitos establecidos en sus normas.

En sus relaciones con el Estado, el sujeto pasivo queda obligado a trasladar las mercancías hasta la aduana, declararlas correctamente, pagar los tributos y retirarlas en su oportunidad, no evadir la intervención aduanera (ni directa ni indirectamente); no ocultar

⁴ Derecho Aduanero” Carlos Asuaje Sequera.

mercancías en el reconocimiento; no simular cumplimiento de requisitos aduaneros esenciales; no desviar, disponer o sustituir mercancías sujetas a régimen de depósito aduanero, tolerar el ejercicio de la potestad aduanera en todas sus manifestaciones, tales como: visitas de fiscalización y el ejercicio de controles dirigidos a la prevención y represión de ilícitos fiscales.

Nacimiento de la Obligación Tributaria Aduanera: La obligación tributaria aduanera o hecho generador del tributo se causa cuando se realizan los actos de importación o exportación de mercancías al país de acuerdo al régimen aduanero a que se sujeten las mercancías, esta obligación nace en el momento específico en que se acepta la Declaración de Mercancías según el **Artículo 46** del CAUCA IV.

La llegada de mercancías a una determinada porción del territorio nacional denominada por la Ley Aduanera, produce dos consecuencias jurídicas: una tributaria, por cuanto con esa llegada se causa el impuesto, nace la obligación de tributar para quien, más adelante, resulte ser el sujeto pasivo de la relación tributaria; por otro lado, dichas mercancías quedan sometidas al régimen aduanero vigente para ese momento.

Obligación del Pago: La obligación de pago equivale a la obligación de entregar al Estado el dinero que, de acuerdo al cálculo de los derechos e impuestos, corresponde para esa operación de importación. Quien debe pagar es el sujeto pasivo (importador o su representante), el primer responsable ante aduana y el agente aduanal es un responsable solidario.

Derechos Arancelarios a la Importación (DAI): Los DAI, son tributos contenidos en el **Arancel Centroamericano de Importación** y tienen como hecho generador la operación aduanera de importación. Con excepción a las franquicias y exenciones establecidas, toda importación de mercancías al territorio aduanero de El Salvador debe pagar los derechos

arancelarios que le sean aplicables. Debido a los avances logrados en el proceso de integración centroamericana los aranceles aplicables se encuentran armonizados en un 95.7%, es decir que los países de Centroamérica cobran el mismo arancel a cualquier socio fuera de la región. En el caso particular de El Salvador las ventas al exterior están gravadas con tasa cero⁵.

Base Imponible de los Derechos Arancelarios o Valor en Aduanas: La base imponible para la aplicación de los DAI, es el **Valor en Aduana de las Mercancías**. El concepto de valor en aduana se utiliza por la Autoridad Aduanera para indicar los procedimientos y construir el monto sobre el cual se calculan los derechos aduaneros e impuestos. Una compraventa normalmente se respalda por medio de una factura comercial que se adjunta por el importador para realizar la importación. La determinación del valor de las mercancías se hará de conformidad a los lineamientos indicados en el **Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano**. La DGA considera que una factura comercial representa un valor que es aceptable solamente si tiene ciertos elementos que, sumados o restados al valor de factura, pueden considerarse como base para que se apliquen los derechos aduaneros e impuestos⁶. La Aduana suma al valor de factura (si no están incluidos), los gastos de transportes (fletes), seguros, gastos de manipulación, carga y descarga de los que fueron objeto las mercancías hasta su

⁵ <http://www.sieca.int/site/Enlaces.aspx?ID=022001>.

⁶ RECAUCA IV. Artículo 187 y 188; Acuerdo relativo a la aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994.

llegada al puerto aéreo, marítimo, o frontera de El Salvador. Este cálculo lo lleva a cabo para todas las mercancías importadas o internadas estén afectas o no al pago de tributos.

La Aduana puede solicitar al importador aclaración de la información que se encuentre en la factura comercial o en el **Formulario de Declaración del Valor en Aduana**. La aduana posee una base de datos de valor que comparte y consulta a nivel centroamericano para analizar los valores que se presentan en las facturas comerciales de los importadores y que le permiten definir si realiza o no la investigación de la validez de ese precio.

Otros elementos en los que se basa la aplicación de los DAI, según el **Título III** Capítulo I, del CAUCA IV los elementos en los que se basa la aplicación de los derechos arancelarios son los siguientes: el Origen de las Mercancías, la Clasificación Arancelaria y los Regímenes Aduanero

Según el **Artículo 43** del CAUCA IV, **Origen de las Mercancías**: Para poder garantizar que efectivamente el trato arancelario preferencial se aplique a las mercancías producidas en los países involucrados en un acuerdo comercial de libre comercio, es necesario establecer criterios que permitan determinar el origen de dichas mercancías, de conformidad a lo establecido en el **Reglamento Centroamericano sobre el Origen de las Mercancías** en el **Artículo 6**, que establece sobre la mercancía originaria, en su numeral 1, que: Salvo que se disponga lo contrario, una mercancía será considerada originaria, cuando:

- I. Sea obtenida en su totalidad o producida enteramente en territorio de una o más Partes, según se define en el **Artículo 4** del Reglamento Centroamericano sobre el Origen de las Mercancías;

- II. Sea producida en territorio de una o más Partes a partir exclusivamente de materiales que califican como originarios de una o más Partes de conformidad con el Reglamento Centroamericano sobre el Origen de las Mercancías;
- III. Sea producida en territorio de una o más Partes utilizando materiales no originarios que cumplan con un cambio de clasificación arancelaria, un valor de contenido regional, o una combinación de ambos u otros requisitos, según se especifica en el Anexo de reglas de origen específicas y la mercancía cumpla con las demás disposiciones aplicables;
- IV. Sea producida en territorio de una o más Partes, aunque uno o más de los materiales no originarios utilizados en la producción de la mercancía no cumplan con un cambio de clasificación arancelaria establecido en el Anexo de reglas de origen específicas debido a que:
 - i. La mercancía se ha importado a territorio de una Parte sin ensamblar o desensamblada, y ha sido clasificada como una mercancía ensamblada de conformidad con la regla 2 a) de las Reglas Generales para la Interpretación del **Sistema Arancelario Centroamericano (SAC)**;
 - ii. La mercancía y sus partes estén clasificadas bajo la misma partida y la describa específicamente, siempre que ésta no se divida en subpartidas;
 - iii. La mercancía y sus partes estén clasificadas bajo la misma subpartida y ésta las describa específicamente;

Siempre que el valor de contenido regional de la mercancía, determinado de acuerdo con el **Artículo 10** del Reglamento Centroamericano sobre el Origen de las Mercancías, no sea

inferior al treinta por ciento (30%), salvo disposición en contrario contenida en el Anexo de reglas de origen específicas y la mercancía cumpla los demás requisitos aplicables al Reglamento Centroamericano sobre el Origen de las Mercancías. Lo dispuesto en este párrafo no se aplicará a las mercancías comprendidas en los Capítulos 50 al 63 del SAC.

En el **Artículo 6**, del Reglamento Centroamericano sobre el Origen de las Mercancías, en el numeral 2 establece que: la producción de una mercancía a partir de materiales no originarios que cumplan con un cambio de clasificación arancelaria y otros requisitos, según se especifica en el Anexo de reglas de origen específicas, deberá hacerse en su totalidad en una o más Partes, y todo valor de contenido regional de una mercancía deberá satisfacerse en su totalidad en una o más Partes.

Y en este sentido, en el **Artículo 18**, numeral 1 del Reglamento Centroamericano sobre el Origen de las Mercancías, establece que: para comprobar documentalmente que estas mercancías privilegiadas califican como originarias de una de las Partes Contratantes, es necesaria la presentación del **Certificado de Origen**, mediante el cual el exportador de un bien, certifica que el bien es proveniente del país o de la región, por haber cumplido con las reglas de origen establecidas⁷.

⁷Reglamento Centroamericano sobre el Origen de las Mercancías. Artículo 6 y 18.

Según el **Artículo 41** del CAUCA IV, **Clasificación Arancelaria**: el Arancel Centroamericano de Importación, que figura en el Anexo A del Convenio, es el instrumento que contiene la nomenclatura para la clasificación oficial de las mercancías que sean que sean susceptibles de ser importadas al territorio de los Estados Partes, así como los DAI y sus normas.

|

De conformidad a lo establecido en el **Sistema Arancelario Centroamericano (SAC)**, permite identificar a través de un código numérico y su correspondiente descripción, todas las mercancías susceptibles de comercio a fin de determinar el correspondiente tributo, formalidades y requisitos de alguna operación aduanera, en atención a su origen.

Según el **Artículo 89** del CAUCA IV, los **Regímenes Aduaneros**: Se entiende por Regímenes Aduaneros “las diferentes destinaciones a las que pueden someterse las mercancías que se encuentran bajo control aduanero, de acuerdo con los términos de la declaración presentada ante la autoridad aduanera”.

Los distintos Regímenes se clasifican, según lo establece el **Artículo 91** de CAUCA IV en: Definitivos, Temporales o Suspensivos y Liberatorios.

Regímenes Definitivos: Son aquellos que permiten la entrada y/o salida de mercancías del territorio o consumo definitivo previo al pago de derechos e impuestos correspondientes, los cuales se clasifican en:

Importación Definitiva: es el ingreso de mercancías procedentes del exterior para su uso o consumo definitivo en el territorio aduanero (**Art. 92 CAUCA IV**).

Exportación Definitiva: es la salida del territorio aduanero de mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo definitivo en el exterior (**Art. 93 CAUCA IV**).

Las modalidades especiales de importación y exportación tales como: envíos postales, envíos urgentes, tráfico fronterizo, equipaje de viajero, menaje de casa y pequeños envíos sin carácter comercial; también se encuentran clasificados en este tipo de régimen.

Regímenes Temporales o Suspensivos: Son aquellos que otorgan un Estado transitorio a la mercancía, es decir que permiten la entrada o salida del territorio aduanero con suspensión del pago de los gravámenes a la importación o exportación y se clasifican en:

- I. **Importación Temporal con Reexportación en el Mismo Estado:** permite ingresar al territorio aduanero por un plazo determinado, con suspensión de derechos e impuestos a la importación, mercancías con un fin específico, las que serán reexportadas dentro de ese plazo, sin haber sufrido otra modificación que la normal depreciación como consecuencia de su uso (**Art. 97 CAUCA IV**).
- II. **Tránsito Aduanero:** Se aplica cuando las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de una aduana a otra por cualquier vía, con suspensión total de los tributos respectivos. El tránsito aduanero podrá ser internacional o interno. (**Art. 94 CAUCA IV**).
- III. **Admisión Temporal para Perfeccionamiento Activo:** es el ingreso de mercancías al territorio aduanero con suspensión de derechos e impuestos a la importación, las cuales serán reexportadas, después de ser sometidas a un proceso de transformación, elaboración o reparación u otro legalmente autorizado (**Art. 98 CAUCA IV**).

- IV. **Depósito de Aduanas o Depósito Aduanero:** régimen mediante el cual, las mercancías son almacenadas por un plazo determinado, en un lugar habilitado al efecto, bajo potestad de la Aduana, con suspensión de derechos e impuestos que correspondan, las cuales estarán bajo custodia, conservación y responsabilidad del depositario (**Art. 99 CAUCA IV**).
- V. **Exportación Temporal con Reimportación en el Mismo Estado:** es el régimen aduanero mediante el cual, con suspensión del pago de derechos e impuestos a la exportación en su caso, se permite la salida temporal de mercancías nacionales o nacionalizadas del territorio Aduanero, por un tiempo determinado por la ley y con un fin específico, con la condición que sean reimportadas, sin que hayan sufrido en el exterior ninguna transformación, elaboración o reparación, en cuyo caso a su retorno, serán admitidas con liberación total de derechos e impuestos a la importación (**Art. 102 CAUCA IV**).
- VI. **Exportación Temporal para Perfeccionamiento Pasivo:** es el régimen que permite la salida del territorio aduanero por un plazo determinado de mercancías nacionales o nacionalizadas, para ser sometidas en el exterior a las operaciones de transformación, elaboración, reparación u otras permitidas, con suspensión en su caso, de los derechos e impuestos a la exportación, para ser reimportadas bajo el tratamiento tributario establecido (**Art. 103 CAUCA IV**).

Regímenes Liberatorios: Son aquellos en los que permiten la entrada y salida de las mercancías del territorio aduanero con liberación total o parcial de los derechos e impuestos correspondientes.

- I. **Zonas Francas:** es el régimen aduanero que permite ingresar mercancías a una parte delimitada del territorio de un Estado signatario dichas mercancías generalmente serán consideradas como si no estuviesen dentro del territorio aduanero con respecto a los derechos e impuestos de importación, y estas serán destinadas según su naturaleza, a las operaciones o procesos que establezca la legislación nacional. Las zonas francas pueden ser comerciales, industriales o mixtas (**Art. 101 CAUCA IV**).

- II. **Reimportación:** régimen que permite el ingreso al territorio aduanero, de mercancías nacionales o nacionalizadas, que se exportaron definitivamente y que regresan en el mismo estado, con liberación de derechos e impuestos (**Art. 105 CAUCA IV**).

- III. **Reexportación:** es el régimen mediante el cual se permite la salida de mercancías del territorio aduanero, dichas mercancías procedentes del extranjero, llegadas al país y no importadas definitivamente (**Art. 107 CAUCA IV**).

- IV. Existen en El Salvador los denominados **Parques y Centros de Servicios** creados mediante la **Ley de Servicios Internacionales**, siendo esta la que regula su establecimiento y funcionamiento, establece que el régimen que normará el ingreso y permanencia de los bienes que ingresen a un parque de servicios tendrá carácter liberatorio con plazo indefinido.

En El Salvador existe un gran conglomerado de leyes y normas aduanales, tributarias y contables, que regulan el comercio internacional de mercancías, por lo que se hace necesario, conocer cuáles son; exponiéndolas de la siguiente: normativa tributaria, legislación aduanera nacional y regional (ordenado de acuerdo a su adopción en el país) y la normativa técnica contable.

Normativa Tributaria, a pesar de la restricción establecida en el **Artículo 2 del Código Tributario (CT)** en lo referente al ámbito de aplicación de esta normativa que: el Código Tributario se aplicará a las relaciones jurídicas tributarias que se originan en los tributos establecidos por el Estado, con excepción de las relaciones tributarias establecidas en las legislaciones aduaneras y municipales.

Pero no obstante lo dispuesto en el artículo anterior; el **Artículo 173** en su inciso último del CT, establece que: cuando así estimen conveniente las **Direcciones Generales de Impuestos Internos (DGII)** y la DGA podrán realizar operaciones de fiscalizaciones e investigaciones conjuntas, además que se establece que existen una serie de requerimientos u obligaciones que tienen su origen en la realización de las operaciones de comercio exterior, como lo son las importaciones. Dichas obligaciones no solo están contenidas en el CT, sino también en otras normativas como el LIVA, la **Ley de Impuesto sobre la Renta (LISR)**, entre otras. Regulando los registros especiales, como textualmente dice el **Artículo 140** literal b) del CT: “Los Importadores deben de llevar un registro de costos y retaceos de las compras que correspondan al ejercicio que se declara”, además los **Artículos 142 y 142-A** del CT establece los requisitos de un control de inventarios en donde se detallen el ingreso y salida de los productos, así como su costo de adquisición y venta.

Otros registros requeridos para contribuyentes inscritos del **Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y a la Prestación de Servicios (IVA)** según el **Artículo 141** del CT, son: los libros o registros de Compras y de Ventas relativos al control de dicho impuesto, además deben abrir cuentas especiales en su **Sistema Contable**, para registrar los **Créditos Fiscales**, trasladados en sus operaciones y las cantidades pagadas por el impuesto originado en las operaciones de importación. Es así como en el **Catálogo de Cuentas**, pueden encontrarse

las subcuentas denominadas “**IVA-Crédito Fiscal por Compras Locales**”, e “**IVA-Crédito Fiscal por Importaciones**”, e “**IVA-Crédito Fiscal por Internaciones**”.

En los **Libros de Compras** deberán de anotarse el detalle de las operaciones de importación e internación que se realicen en el periodo tributario a declarar y en los **Libros de Ventas** (a consumidor final específicamente), las exportaciones realizadas, además de elaborar un anexo al **Libro de Ventas a Consumidor Final**, en donde se detallen plenamente las operaciones de exportación realizadas en el periodo tributario. Se debe detallar la fecha del documento emitido o recibido, los números de series correlativos pre impresos del documento, número de la **Declaración de Mercancías** o **Mandamiento de Ingreso**, nombre del cliente o proveedor local contribuyente y su número de registro, nombre del cliente extranjero, valor neto de la operación, valor del impuesto y valor total.

En **Artículo 140** literal e) del CT dice: Los **Agentes Aduaneros**, deben llevar un registro pormenorizado de los servicios que preste, indicando fecha, nombre, domicilio y residencia del cliente, naturaleza del servicio prestado, número de póliza o registros en el que interviene, cantidad cobrada por el servicio. Registrarán también los egresos necesarios para la presentación de los servicios en una forma detallada y precisa a fin de que pueda determinarse con facilidad los hechos generadores.

Las facturas emitidas en las operaciones de exportación deberán de identificarse bajo la denominación de “Facturas de Exportación” y deben de poseer un número correlativo independiente y diferente al utilizarlo por las facturas que amparan operaciones locales; el detalle de estas operaciones se llevara en un anexo al libro de ventas a consumidor final. (**Art, 42 y 84 RCT**)

La **Ley del Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y a la Prestación de Servicios**. El impuesto del valor agregado es un impuesto aplicado a la importación, internación y exportación de bienes muebles corporales; es decir que, se consideran como hechos generadores del impuesto la importación de internación definitiva al país de bienes muebles corporales al igual que las subastas o remates realizados en las Aduanas; ya que constituyen actos de importación o internación; siempre y cuando no se trate de los casos contemplados como exentas de IVA en el **Artículo 45** de la LIVA, considerándose que el momento en que se genera el impuesto es cuando tenga lugar la importación de internación definitiva de los bienes muebles corporales según lo establece el **Artículo 14 y 15** de la LIVA, y en el **Artículo 15** inciso último establece: respecto de los bienes que se importen o internen acogidos a regímenes aduaneros especiales, el impuesto se devenga en su totalidad o por la diferencia, según fuere el caso, al quedar los bienes entregados a la libre disponibilidad de los importadores por haberse convertido la importación o internación definitiva.

Para efectos de la base imponible específicas de IVA en el **Artículo 48** literal g), de la LIVA) dice que: en las importaciones e internaciones se tomara como base imponible, la cantidad que resulte de sumar el valor CIF (costo, seguro y flete) o valor aduanero, los derechos arancelarios y los impuestos específicos al consumo que corresponda. En ningún caso el presente impuesto formara parte de la base imponible como el caso que establece el ultimo inciso del **Artículo 19** de la LIVA que dice: “los servicios de transporte procedentes del exterior que hayan sido grabados con el IVA, al ser adicionados a la base imponible de la importación liquidada por la DGA, no serán grabados nuevamente con el referido impuesto”.

La **Ley del Impuesto Sobre la Renta**, dentro de los múltiples aspectos que regula esta ley podemos mencionar los siguientes aspectos que se relacionan con el comercio exterior:

Ingresos – Renta: Se considera renta obtenida los ingresos provenientes de las actividades empresariales entre las que se encuentran las ventas al exterior o exportaciones. Según el **Artículo 4** numeral 1) de la LISR, establece como rentas no gravables aquellas que por Decreto Legislativo sean declaradas como tales es el caso de los ingresos obtenidos por las empresas acogidas al régimen de zona franca.

La depreciación: en el **Artículo 30** numeral 2 literal a) de la LISR, establece que el valor sujeto a depreciación será el costo total del bien salvo cuando se trate de maquinaria

importada que haya gozado de exención del IVA, en su importación, será como máximo el valor registrado por la DGA al momento de realizar la importación.

Los gastos no deducibles: En el caso de las sanciones económicas impuestas por la **Administración Aduanera**, son considerados como gastos no deducibles para en el periodo en que ocurren, debido a que no forman parte del costo y tampoco son gastos necesarios para las operaciones (**Art. 29-A** numeral 20 de la LISR).

El marco jurídico del comercio exterior de la República de El Salvador forma parte del Sistema Jurídico Salvadoreño, que agrupa un conjunto de normas y principios de derecho nacional e internacional relacionados entre sí. Su objetivo es regular directa o indirectamente el intercambio de mercancías, servicios y capitales entre El Salvador y los mercados internacionales o regionales, así como el cruce fronterizo de personas.

La principal fuente de la legislación nacional del comercio exterior y aduanera, está en la Constitución de la República de El Salvador. Sin embargo, dicha legislación se complementa con los diversos instrumentos jurídicos regionales e internacionales suscritos por El Salvador.

En El Salvador el desarrollo de la legislación aduanera tuvo lugar con el que el comercio internacional que tuvo su apogeo de los años 30's. Además de prácticas ilícitas de contrabando y la evasión de fiscal, el cual hizo que el Estado salvadoreño creara la **Dirección General de Renta de Aduana**, POR MEDIO DE Decreto Legislativo No. 43, de fecha 7 de mayo de 1936, publicado en el Diario Oficial No. 104, Tomo No. 120, del 22 de ese mismo mes y año, como una dependencia especializada de **Ministerio de Hacienda**, para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos que regulan el tráfico internacional de mercancías a la denominada hoy **“Dirección General de Aduana”** a partir de la **Ley Orgánica de la Dirección General de Aduanas**: Aprobada por Decreto Legislativo No. 903, de fecha 14 de diciembre de 2005, publicado en el Diario Oficial No. 8; la legislación , tomo No. 370, del 12 de enero de 2006, en cuanto a su creación, naturaleza, principios, funciones, sistema aduanero, autonomía, régimen administrativo, derechos y obligaciones del personal y de las relaciones con otras instituciones y entidades del sistema aduanero de la DGA. La anterior regulación de la Dirección General de Renta de Aduanas, ya no cumplía con su función esencial, por cuanto carecía de actualidad; en consecuencia, la DGA, cuenta hoy con una normativa que le permite cumplir plenamente con el ejercicio de sus atribuciones y funciones como ente facilitador y contralor de la recaudación tributaria generada por la actividad proveniente del comercio internacional; y armonizar la legislación interna con la normativa establecida por los instrumentos de la integración económica centroamericana, tales como el **Código Aduanero Uniforme Centroamericano, su Reglamento y Acuerdos, Tratados, Convenios y otros Instrumentos en materia de comercio**, ligados al comercio de mercancías; en cuanto a la Administración Tributaria Aduanera cuenta con un instrumento que le permita una eficiente coordinación y control de todas sus funciones, con el objeto de alcanzar un empleo eficaz de todos los recursos que se le

asignen y de esta forma readecuar su estructura orgánico funcional, acorde con las exigencias internacionales en los sistemas de calidad en materia aduanera y de comercio exterior.

“El proceso de modernización en la DGA tiene cuatro pilares fundamentales: el proceso de reforma legal integral (**CAUCA, RECAUCA**), **Ley de Infracciones Aduanales** y la compilación y depuración de todos los instructivos de la DGA, el proceso de reorganización institucional (reforma de Jun/94), el proceso de sistematización y automatización de los procedimientos aduanales (**Ex-MOST, SIDUNEA**) y el proceso de depuración y capacitación de los Recursos Humanos (Decreto 471)”. La actual **Ley Orgánica de la Dirección General de Aduanas**, sustituye al Decreto Legislativo No.134 del 11 de septiembre de 1948, publicado en el Diario Oficial No. 204, tomo No. 145, de fecha 20 de septiembre de 1948, que contiene la Ley de Servicios Extraordinarios en las Aduanas de la República y; el Decreto Legislativo No. 677 del 19 de diciembre de 1990, publicado en el Diario Oficial No.286, tomo No. 309, del 20 de diciembre de 1990, que contiene la Ley sobre Servicios Prestados por las distintas Delegaciones instaladas en las Aduanas de la República. Y que la mencionada legislación aduanera, incluye una nueva reforma en cuanto se le asigna como competencia a la **DGA** “el control y fiscalización del subsidio del gas licuado de petróleo”, por Decreto Legislativo No. 587 del 10 de abril de 2008, publicado en el Diario Oficial No. 71, tomo No. 379, de fecha 18 de abril de 2008; como una mejor interacción en el cumplimiento de objetivos del **Ministerio de Economía** y Hacienda con relación a los subsidios.

Los cambios se han hecho según el **Artículo 1** de la Ley Orgánica de la DGA: con el objeto de establecer los objetivos y funciones de la **DGA**, así como definir su estructura orgánica y funcional (Ver figura No. 1), establecer su competencia y autonomía; dejándose de denominar

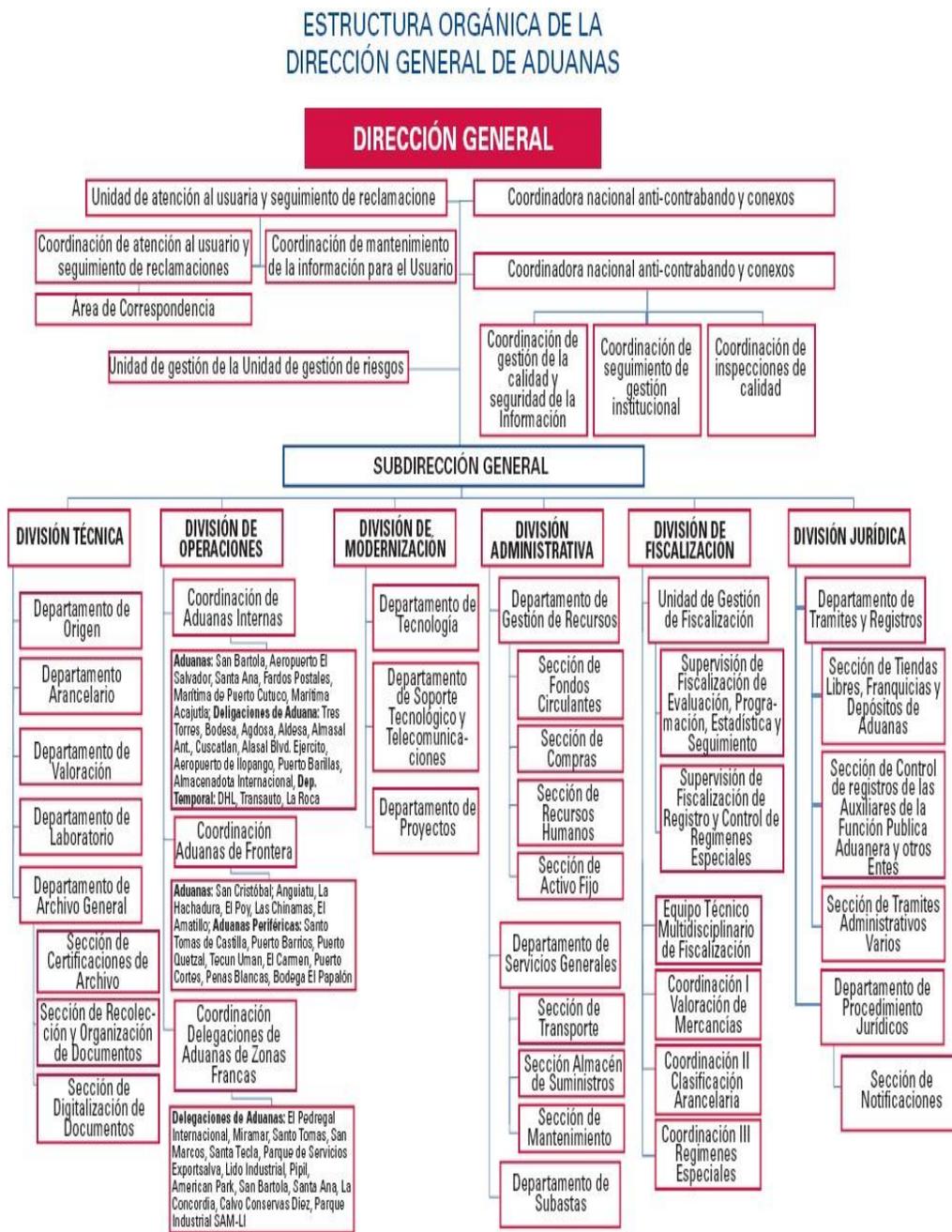
Dirección General de la Renta de Aduanas para referirse hoy como **Dirección General de Aduanas**.

El **Artículo 3** de la Ley Orgánica de la DGA, establece en cuanto a la naturaleza, competencia y función de la DGA, que: “La **DGA**, es el órgano superior jerárquico nacional en materia aduanera, adscrita al **Ministerio de Hacienda**, facultada por la legislación nacional para aplicar la normativa sobre la materia, comprobar su correcta aplicación, así como facilitar y controlar el comercio internacional en lo que le corresponde, fiscalizar y recaudar los derechos e impuestos a que esté sujeto el ingreso o la salida de mercancías, de acuerdo con los distintos regímenes que se establezcan, así controlar y fiscalizar el subsidio del gas licuado de petróleo”.

La DGA, es un organismo de carácter técnico independiente, en consecuencia, no podrá ser controlada ni intervenida por ninguna dependencia del Estado en lo que respecta a sus actuaciones y resoluciones que pronuncie, las cuales admitirán únicamente los recursos señalados por las leyes que determinan los tributos cuya tasación y control se le han encomendado.

La DGA, tiene como función privativa el ejercicio de la potestad aduanera y tendrá competencia en todas las funciones administrativas relacionadas con la administración de los tributos que gravan la importación de mercancías, la prevención y represión de las infracciones aduaneras y el control de los regímenes aduaneros a que se destinen las mercancías; además, está facultada para emitir consultas y criterios o resoluciones anticipadas, sobre la aplicación de las disposiciones legales en materia aduanera.

Figura No. 1.



FUENTE: Dirección General de Aduanas.

En uso de su competencia, le corresponde la dirección técnica y administrativa de las funciones aduaneras que la Ley y las demás disposiciones legales le competen al Servicio de Aduanas, así como la emisión de políticas y directrices para las actividades aduaneras y dependencias a su cargo; el ejercicio de las atribuciones de control aduanero y la decisión de las impugnaciones efectuadas ante ella por los administrados. Así mismo, la DGA coordinará y fiscalizará la actividad de las aduanas y dependencias a su cargo, para asegurar la aplicación correcta y uniforme del ordenamiento jurídico aduanero, de conformidad con los fines y objetivos del Servicio de Aduanas, mediante la emisión de directrices y normas de aplicación general, dentro de los límites de las disposiciones legales y reglamentarias correspondientes.

La DGA, estará conformada por las áreas que sean necesarias las cuales contarán con el personal adecuado e idóneo para su funcionamiento.

En el **Artículo 4** de la Ley Orgánica de la DGA establece que: “Las actuaciones de la **DGA**, se ajustarán a los siguientes principios generales ⁸”: Justicia, garantizará la aplicación oportuna y correspondiente de las normas tributarias aduaneras;

- I. Legalidad, actuará sometida al ordenamiento jurídico y sólo podrá realizar aquellos actos que estén regulados por dicho ordenamiento;

⁸ Asamblea Legislativa de la República de El Salvador, Ley Orgánica de la Dirección General de Aduanas, D.L. No. 903, Art. 4, 2005.

- II. Celeridad, procurará que los procedimientos sean ágiles, para que se tramiten y concluyan en el menor tiempo posible;
- III. Economía, procurará que los sujetos pasivos y la misma administración tributaria aduanera, incurran en la menor cantidad de gastos y se evitará la realización o exigencia de trámites o requisitos innecesarios;
- IV. Eficacia, procurará que sus actos, si están encaminados a la recaudación, se realicen con respeto a los derechos fundamentales de los administrados;
- V. Verdad Material, todas sus actuaciones se ampararán en la verdad material que resulte de los hechos investigados y conocidos;

Posteriormente a la creación de la DGA, fue creada la **Aduana Aérea** por el Decreto Legislativo No. 170 del 16 de marzo de 1951, publicado en el Diario Oficial No. 54, tomo No. 150 de fecha 27 de marzo de 1951 y funciona en Ilopango, a la cual se llamó aduana Aérea de Ilopango, la cual fiscalizaba el movimiento mercantil internacional de la vía aérea en la República. Luego la aduana aérea del Aeropuerto Internacional El Salvador, fue habilitada por medio del Decreto No. 92 de la Junta Revolucionaria de Gobierno, publicado en el Diario Oficial No. 15, de enero 22 de 1980, ya que se hacía necesario la creación y funcionamiento de las oficinas y demás instalaciones indispensables para las operaciones aduaneras.

La **Aduana de Santa Ana**, esta aduana fue creada por Decreto Legislativo de fecha 26 de abril de 1926, publicado en el Diario Oficial No. 92, tomo 100 del 27 de abril de 1926, con el fin de atender el movimiento mercantil de importación y exportación de mercaderías de toda clase en la Zona Occidental de la República.

Se creó dentro de la organización de la Aduana Terrestre de Santa Ana una sección de Fardos Postales. Es esta aduana quien llevará (Santa Ana) una estadística específica de los registros de encomienda o fardos postales internacionales. La creación de la sección de Fardos Postales se dio mediante el Decreto No. 98 publicado en el Diario Oficial No. 222, tomo 185 del 4 de diciembre de 1959.

Por medio del Decreto 212 del Directorio Cívico Militar de EL Salvador, publicado en el Diario Oficial No. 128, tomo 192 de julio de 1961, considerando que era de relevante interés nacional la habilitación inmediata del puerto de Acajutla y habiéndose encomendado a la **Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA)** el desarrollo de las operaciones de exportación e importación, así como también de toda la administración y dirección, contándose con un muelle con perfiles modernos e instalaciones de almacenamiento de mercaderías adecuadas, era lógico pensar que la nueva administración prometiera innovación en los trámites ejercidos por el gobierno central que durante muchos años resultó ser más compleja. Nace esta nueva idea para mejorar sustantivamente los servicios portuarios y aduaneros.

El incremento del tráfico de las mercaderías fue considerable lo que motivó a que fuera instalada una oficina aduanera en San Salvador, constituyéndose así la Aduana Terrestre de San Salvador, funcionó en los predios concedidos por ferrocarriles internacionales de Centro América, que utilizaron para almacenar mercadería, de ahí que resultaron inadecuadas para oficina aduanera, ya que más tarde se convertiría en una aduana de mucha importancia, al absorber todo el tráfico terrestre de las aduanas fronterizas de **El Amatillo, La Hachadura, Las Chinamas, Anguiatú y San Cristóbal.**

Fue hasta en la administración del Ingeniero José Napoleón Duarte, presidente de la República 1985-1990 y a iniciativa del señor Ministro de Hacienda don Ricardo J. López que fue posible llevar a cabo la construcción de instalaciones de mayor dimensión para satisfacer las necesidades del comercio nacional. El congestionamiento debería analizarse a la luz del concepto que se tenga, si “las aduanas son lugares de paso, o almacenes de depósito⁹”. Es obvio que el primer criterio es el que conviene al Estado, sobre todo si se toma en consideración que cuanto más pronto pasen las mercancías por las aduanas, más rápido recauda los impuestos y menos riesgo asume. Una vez se establece el espacio físico de las Aduanas en El Salvador, se inician una serie de regulaciones adaptándose a las necesidades del comercio internacional, como lo es convenios y tratados, para ser adoptadas en el país, el cual son compatibles con los procesos de reestructuración y modernización que ha sufrido el **Servicio de Aduanas en El Salvador**. Actualmente se pueden mencionar:

Los Gobiernos de las Repúblicas de Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica, convencidos de que el Proceso de Integración Económica es un instrumento eficaz para impulsar el desarrollo económico y social de los países centroamericanos, y de que sus beneficios deben favorecer a todos los sectores de la población; teniendo en cuenta que existe amplio consenso en los países centroamericanos sobre la necesidad de reajustar y orientar el proceso de integración económica, para convertirlo en un auténtico instrumento y factor del desarrollo

⁹ Guevara Fuentes, Eva Lourdes, T. UES, Lic. Contaduría Pública, p 12, mayo de 2009

económico de la región; conscientes de que las condiciones económicas y sociales de Centroamérica han experimentado profundas transformaciones, que requieren de un nuevo esquema que permita a los países adaptarse, con la flexibilidad y oportunidad necesarias, a las circunstancias cambiantes. Suscribieron el presente Convenio, que se denomina "**Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano**". Por medio del presente Convenio los Estados Contratantes establecen un nuevo Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano, que responderá a las necesidades de la reactivación y reestructuración del proceso de integración económica centroamericana, así como a las de su desarrollo económico y social.

“El Gobierno de El Salvador, por Decreto No. 293, de fecha 27 de diciembre de 1984, publicado en el Diario Oficial No. 16, tomo No. 286, del 23 de enero de 1985, considerando que el Órgano Ejecutivo en el ramo de Relaciones Exteriores sometió a consideración, para efectos de ratificación, el **Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano**, compuesto de un preámbulo y diez capítulos, firmado en la ciudad de Guatemala, el 14 de diciembre de 1984, en representación del Estado y Gobierno de El Salvador, por el Ministro de Economía Dr. Ricardo Camacho, el cual fue aprobado por Órgano Ejecutivo, por medio de Acuerdo No. 421, emitido por el ramo de Relaciones Exteriores, el 17 de diciembre que el Convenio no contiene disposiciones contrarias a la Constitución **Artículo 131**, ordinal 7°, Art, 168, ordinal 4°”.

“**El Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA IV)**”: y el **Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA IV)**: El CAUCA IV fue suscrito por los cinco Estados centroamericanos el 13 de diciembre de 1963 y modificado mediante Resolución No. 223-2008 del **Consejo Arancelario y Aduanero Centroamericano**

(**COMIECO-XLIX**), de 25 de abril de 2008, publicado en el Diario Oficial No. 95, tomo No. 379, del 23 de mayo de 2008, y el RECAUCA IV fue adoptado mediante Resolución No. 224-2008 del COMIECO-XLIX, el 25 de abril de 2008, publicado en el Diario Oficial No. 95, tomo No. 379, del 23 de mayo de 2008, adoptada por el **Consejo de Ministros de Integración Económica**, con el objeto de establecer la legislación aduanera básica de los Estados Parte conforme los requerimientos del Mercado Común Centroamericano y de los instrumentos regionales de la integración, en particular con el Convenio sobre Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano.

“En el **Artículo 1** de la Ley de Almacenaje, establece: Las mercancías que ingresan a los depósitos temporales administrados por las Aduanas de El Salvador gozan antes de ser sometidas a despacho aduanero de los plazos de almacenaje libre que se establecen a continuación”¹⁰:

- I. 48 horas cuando se trate de animales vivos;
- II. 5 días hábiles para mercancías en general. Vencidos dichos plazos, el almacenaje de las mercancías causará las tasas establecidas por la legislación vigente.

–

¹⁰ Asamblea Legislativa de la República de El Salvador, Ley de Almacenaje, D.L. No. 638, 1990.

En el **Artículo 4** de la Ley de Almacenaje presenta las tasas de almacenaje: Vencidos los plazos de almacenaje libre establecidos en el Art. 1 de la presente Ley, las mercancías que no se hubieren presentado a despacho causarán las tasas de almacenaje que se indican a continuación: a) Cada vehículo automotor causará una tasa diaria equivalente en moneda nacional a diez dólares de los estados unidos de américa. b) Las mercancías en general, incluyendo los animales vivos y vehículos no automotores, causarán una tasa diaria en moneda nacional equivalente a cincuenta centavos de dólar por cada cien kilogramos o fracción de peso bruto. También, las causas por la que procede suspender el cobro de almacenaje; en cuanto a las mercancías que ingresan a depósitos temporales administrados por otras instituciones públicas o privadas, son ellos quienes establecerán y determinarán los precios por la prestación de dicho servicio, lo anterior se encuentra regulado en la **Ley de Almacenaje** en materia y categoría de Derecho Aduanal con origen en el Ministerio de Hacienda; aprobada por Decreto Legislativo No. 638, del 29 de noviembre de 1990, publicado en el Diario Oficial No. 285, tomo 309, del 19 de diciembre de 1990, y reformas por Decreto Legislativo No. 327, del 11 de junio de 1998, publicado en el Diario Oficial No. 124, tomo 340, del 6 de julio de 1998. Y a partir de la vigencia de esta ley quedan derogados los siguientes textos legales: se deroga en todas sus partes la **Ley de Almacenaje**, emitida por Decreto Legislativo No. 147, de fecha 13 de noviembre de 1934, publicado en el Diario Oficial No. 256, tomo 217 del veintidós del mismo mes y año y sus reformas, así como el Decreto Legislativo No. 3064 de fecha 25 de mayo de 1960, publicado en el Diario Oficial No. 100 del 31 de mayo de 1960 y sus reformas; y cualquier otra disposición que se le oponga o no guarde armonía con la presente, excepto para el caso señalado en el Art. 31 de la Ley de Almacenaje.

La regulación se hizo necesaria considerando que la **Ley de Almacenaje** anterior emitida por Decreto Legislativo No. 147, del 13 de noviembre de 1934, publicado en el Diario Oficial No. 256, tomo 217 del 22 del mismo mes y año, debido a las múltiples reformas de que ha sido objeto, ha perdido la armonía que debe caracterizar a toda Ley, y por consiguiente, dificulta la labor de la **Administración Tributaria Aduanera**; de acuerdo a lo expuesto en el considerando anterior es necesario la promulgación de la actual Ley de Almacenaje contiene las reformas hechas hasta el presente con el objeto de facilitar su aplicación e interpretación y porque es conveniente incluir nuevos servicios con el propósito de motivar el pronto registro aduanero de las mercancías.

“Los bienes que el viajero puede ingresar al territorio nacional como equipaje con exención de derechos e impuestos; aquellos bienes nuevos cuyo valor en aduanas no sea superior a US\$1000.00. Pudiendo también ingresar los el viajero no residente en El Salvador los bienes propios y vehículos personales para la actividad que va a desarrollar en el país al amparo de una franquicia bajo el Régimen de Importación Temporal. Así mismo, exenciones a funcionarios diplomático, Los transportistas, capitanes, pilotos o conductores, oficiales y tripulantes de los medios de transporte y otros organismos en el ejercicio de sus actividades, sobre sus efectos personales, ya que no se consideran viajeros, así como exenciones sobre el manejo de casa o mudanza de los salvadoreños repatriados que hayan residido en el extranjero tres años o más y cuyo valor C.I.F. en aduana (que incluye el costo del manejo adicionado con el seguro y flete) no exceda al equivalente de US\$15,000.00 y las posibles infracciones. Todo lo anterior se encuentra regulado por la **Ley de Equipajes de Viajeros Procedentes del Exterior**, en materia y categoría de Derecho Aduanal con origen en el Ministerio de Hacienda, aprobada por Decreto Legislativo No. 680, del 20 de octubre de 1993, publicada en el Diario Oficial No. 6, tomo 322,

del 10 de enero de 1994. Con reformas al **Artículo 4.-** que textualmente dice: el monto de equipaje de viajeros no debe exceder a US\$1000.00”. (Ver Cuadro No. 1).

Cuadro				
El viajero podrá introducir, también con exención del pago de derechos e impuestos, bienes nuevos cuyo valor total en Aduana no sea superior al equivalente a:				
No. Reforma	US\$	Modifico Temporalmente y Hasta	Decreto Legislativ	Diario Oficial
1	\$2000.00	EL 31 DE ENERO DE 1997	D.L. N° 884, del 14 de noviembre de 1996,	Publicado en el D.O. N° 221, Tomo 333, del 22 de noviembre de 1996.
2	\$2000.00	EL 31 DE ENERO DE 1998	D.L. N° 148, del 13 de noviembre de 1997	Publicado en el D.O. N° 217, Tomo 337, del 20 de noviembre de 1997.
3	\$3,000.00	EL 31 DE ENERO DE 1999	D.L. N° 483, del 12 de noviembre de 1998.	Publicado en el D.O. N° 223, Tomo 341, del 30 de noviembre de 1998.
4	\$3,000.00	EL 31 DE ENERO DE 1999	D.L. N° 484, del 12 de noviembre de 1998,	Publicado en el D.O. N° 228, Tomo 341, del 7 de Diciembre de 1998.
5	\$3,000.00	EL 31 DE ENERO DE 2000	D.L. N° 773, del 24 de noviembre de 1999,	Publicado en el D.O. N° 234, Tomo 345, del 15 de diciembre de 1999.
6	\$3,500.00	EL 31 DE ENERO DE 2001	D.L. N° 223, del 7 de diciembre de 2000,	Publicado en el D.O. N° 234, Tomo 349, del 13 de diciembre de 2000.
7	\$3,500.00	EL 31 DE ENERO DE 2002	D.L. N° 551, del 20 de septiembre de 2001,	Publicado en el D.O. N° 204, Tomo 353, del 29 de octubre de 2001.
8	\$3,500.00	EL 14 DE DICIEMBRE DE 2002	D.L. N° 631, del 29 de noviembre del 2001,	Publicado en el D.O. N° 227, Tomo 353, del 30 de noviembre del 2001.
9	\$3,000.00	DESDE EL 15 DE DICIEMBRE DEL 2002, HASTA EL 31 DE ENERO DEL 2003,	D.L. N° 1093, del 12 de diciembre del 2002,	Publicado en el D.O. N° 236, Tomo 357, del 14 de diciembre del 2002.
10	\$3,000.00	DESDE EL 15 DE DICIEMBRE DEL 2003, HASTA EL 31 DE ENERO DEL 2004	D.L. N° 207, del 20 de noviembre del 2003,	Publicado en el D.O. N° 233, Tomo 361, del 12 de diciembre del 2003.

11	\$3,000.00	DESDE EL 1 DE DICIEMBRE DEL 2004, HASTA EL 31 DE ENERO DEL 2005	D.L. N° 514, del 18 de noviembre del 2004,	Publicado en el D.O. N° 224, Tomo 365, del 01 de diciembre del 2004.
FUENTE: Dirección General de Aduanas.				

La regulación y reformas se hizo necesaria considerando que la Ley de Equipajes emitida por Decreto Legislativo No. 182 del 16 de octubre de 1948, publicada en el Diario Oficial No. 235 del 27 del mismo mes y año, pese a sus diversas reformas, no presta facilidades para el ingreso de los pasajeros al país; que es indispensable adecuar la citada ley a los nuevos requerimientos del turismo; que es necesario establecer medidas de control para que el despacho de los equipajes se efectúe con el cumplimiento pleno de la legislación aduanera; y, que se debe agilizar y simplificar el despacho de equipajes de los viajeros.

También, está regulada por el **Reglamento de la Ley de Equipajes de Viajeros Procedentes del Exterior**, en materia de Derecho Aduanal y categoría de Reglamento con origen en el Ministerio de Hacienda, aprobada por Decreto Ejecutivo No. 14, del 3 de febrero de 1994, publicado en el Diario Oficial No. 36, tomo 322, del 21 de febrero de 1994. Considerando que por Decreto Legislativo No. 680 de fecha 20 de octubre de 1993, publicado en el Diario Oficial No. 6, tomo 322 de 10 de enero del 1994, se emitió la Ley de Equipajes de Viajeros Procedentes del Exterior, que establece medidas de control para que el despacho de equipajes se efectúe con agilidad, simplificación y pleno cumplimiento de la legislación aduanera; y que de conformidad con el **Artículo 33** de la Ley de Equipajes de Viajeros Procedentes del Exterior, debe emitirse del correspondiente reglamento para la correcta aplicación de sus disposiciones.

El Acuerdo Relativo a la Aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (GATT): “Este acuerdo da la base para la

valoración en aduana de las mercancías y que ese valor sea en su mayor medida posible su valor de transacción. Este valor debe basarse en criterios sencillos y equitativos que sean conforme con los usos comerciales y los procedimientos de valoración de este acuerdo son de aplicación general¹¹”.

La **Organización Mundial del Comercio (OMC)** fue establecida en 1995, la OMC administra los acuerdos comerciales negociados por sus miembros, en concreto el **Acuerdo General sobre Comercio y Aranceles (GATT en inglés)**, el **Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (GATS en inglés)** y el **Acuerdo sobre Comercio de Propiedad Intelectual (TRIPS en inglés)**. Además de esta función principal, la OMC es un foro de negociaciones comerciales multilaterales; administra los procedimientos de solución de diferencias comerciales (disputas entre países); supervisa las políticas comerciales y coopera con el **Banco Mundial** y el **Fondo Monetario Internacional** con el objetivo de lograr una mayor coherencia entre la política económica y comercial a escala mundial.

A pesar de que teóricamente el **libre comercio** no figura entre sus objetivos, en la práctica, la OMC es un foro donde los Estados miembros buscan acuerdos para la reducción de aranceles y, por ende, para la liberalización del comercio, y donde se resuelve cualquier disputa comercial que pudiera surgir entre sus miembros con respecto a los acuerdos alcanzados. La OMC fue creada el 1 de enero de 1995, sustituyendo al GATT, en la ciudad de Ginebra, Suiza,

¹¹ Guevara Fuentes, Eva Lourdes, T. UES, Lic. Contaduría Pública, p 19, mayo de 2009

donde aún mantiene su sede. Desde su creación, el GATT fue explícitamente concebido como un acuerdo temporal que posteriormente formaría parte de la **Organización Internacional de Café (OIC)**. Debido a que carecía de una estructura institucional, se decidió crear la OMC para suplir estas deficiencias.

Las principales diferencias entre el GATT y la OMC son las siguientes:

- I. **Único contrato (single undertaking):** El acuerdo de la OMC es un único contrato, es decir, que todas sus provisiones se aplican a todos sus miembros. Esta es una diferencia importante con respecto al GATT dónde, principalmente los países en desarrollo, podían decidir si firmar o no un acuerdo.
- II. **Órgano de Solución de Diferencias (dispute settlement):** En la OMC es casi imposible bloquear la creación de Paneles para la resolución de disputas o la adopción de informes, mientras que esto sí que era posible en el caso del GATT.
- III. **Transparencia:** La OMC tiene un mayor mandato para conseguir la transparencia y vigilancia en sus funciones, principalmente a través de la creación del Mecanismo de Revisión de las Políticas Comerciales (Trade Policy Review Mechanism).
- IV. **Liderazgo de la Organización:** Como reflejo del mayor alcance de la organización, en lugar de designar un alto funcionario de uno de los Estados miembros (como era tradición en el GATT), los Directores Generales de la OMC son figuras políticas, en general ex-políticos.
- V. **Funcionamiento:** Mientras que en el GATT podía pasar una década sin encuentros ministeriales, en la OMC, los firmantes deben reunirse por lo menos una vez cada dos

años. En general, se puede decir que la OMC es un mecanismo para el intercambio de compromisos en materia de política comercial. Un código de conducta: una serie de compromisos legales específicos que regulan las políticas comerciales de los Estados miembros.

La relación desigual entre los países ricos y la mayoría de países empobrecidos es un factor determinante en este tipo de negociaciones. Ningún país empobrecido tiene la capacidad de hacer frente unilateralmente a un bloqueo de las negociaciones. Cada país tiene por lo menos un punto vulnerable en su relación con Estados Unidos, Europa y Japón, los mercados más interesantes para la exportación. Como demostraron los países del Sur en la Conferencia Ministerial de Cancún con la creación del G23, “la única forma de contrarrestar este tipo de estrategia es hacerle frente unidos, puesto que el mercado de un país en vías de desarrollo puede no parecer interesante pero conjuntamente sí lo son”.

La OMC, no objetó el marco jurídico de El Salvador en materia de propiedad intelectual. Ahora, los inversionistas internacionales y locales tienen garantizados sus patentes, marcas, distintivos comerciales y otros, al invertir en el país. El impacto de la población de la OMC, repercute en favor de El Salvador, debido a que el país queda registrado como uno de los miembros de la organización que reúne todos los requisitos legales en materia de propiedad intelectual. Esa situación es una condición significativa para cualquier inversionista extranjero y nacional que decida producir bienes y servicios en esta nación.

"Esto garantiza que en El Salvador se respetan las patentes y todo lo referente a la propiedad intelectual", recalcó Ayala Grimaldi. Agregó que cualquier socio comercial del país

también puede beneficiarse de estas garantías, al venir a invertir, aunque no sea miembro de la OMC. "Hay certeza para el inversionista extranjero o nacional".

“El **Régimen Aduanero de Tiendas Libres** son personas naturales o jurídicas que operan en establecimientos dentro del Aeropuerto Internacional de El Salvador, previa autorización para tres años máximo del Ministerio de Hacienda, y cumplimiento de los requisitos para operar y funcionar bajo el Régimen Aduanero de Tiendas Libres (Conocida también como Duty Free), quienes pueden introducir mercancías a dichos establecimientos, libres de derechos impuestos, destinadas exclusivamente a la venta a viajeros que salgan o entren al país por vía aérea regulándose para ello lo relativo al funcionamiento, beneficios y obligaciones del régimen aduanero de esa clase de tiendas, en la **Ley del Régimen Aduanero de Tiendas Libres** en materia y categoría de Derecho Aduanal con origen en el Órgano Legislativo, aprobada por Decreto Legislativo No. 373 de fecha 5 de abril de 2001, publicado en el Diario Oficial No. 81, tomo No. 351, de 2 de mayo de 2001”.

La regulación se hizo necesaria considerando que por Decreto Legislativo No. 561, de fecha 9 de junio de 1993, publicado en el Diario Oficial No. 132, tomo No. 320, del 14 de julio del mismo año, se emitió la Ley del Régimen Aduanero de Tiendas Libres, que no se adecuaba a las tendencias contemporáneas que regulan regímenes similares en otros países; y que es necesario dotar a la Administración Tributaria de los mecanismos legales que garanticen el adecuado control del régimen aduanero de tiendas libres, establecimientos, requisitos y procedimientos administrativos acordes a la normativa aduanera internacional.

“El funcionamiento de **Zonas Francas y Depósitos para Perfeccionamiento Activo**, así como los beneficios y responsabilidades de los titulares de empresas que desarrollen,

administren o usen las mismas, y dada la importancia estratégica de los regímenes de Zona Franca para la economía nacional en la generación de empleo productivo y generación de divisas, es necesario crear condiciones óptimas de competitividad en todas las operaciones que realizan las empresas amparadas a dicho régimen, es por ello que se crea la **Ley de Zonas Francas Industriales y de Comercialización**, en materia y categoría de Leyes Económicas con origen en el Ministerio de Hacienda, aprobado en Decreto Legislativo No. 405, del 3 de septiembre de 1998, publicado en el Diario Oficial No. 176, tomo 340, del 23 de septiembre de 1998”. Con las reformas siguientes: el Decreto Legislativo No. 464, del 22 de octubre de 1998, publicado en el Diario Oficial No. 215, tomo 341, del 18 de noviembre de 1998, Decreto Legislativo No. 130, del 18 de septiembre del 2003, publicado en el Diario Oficial No. 15, tomo 362, del 23 de enero del 2004. Decreto Legislativo No. 616, del 16 de febrero del 2005, publicado en el Diario Oficial No. 53, tomo 366, del 16 de marzo del 2005; Decreto Legislativo No. 858, del 28 de noviembre de 2005, publicado en el Diario Oficial No. 230, tomo 369, del

9 de diciembre del 2005; Decreto Legislativo No. 943, del 27 de enero de 2006, publicado en el Diario Oficial No. 39, tomo 370, del 24 de febrero de 2006. Derogando el Decreto Legislativo No. 461 de fecha 27 de marzo de 1990, publicado en el Diario Oficial No. 88, tomo No. 307 de fecha 18 de abril de 1990, que contiene la Ley del Régimen de Zonas Francas y Recintos Fiscales, así como sus reformas posteriores, y cualquier otra disposición que contraríe a la Ley. El **Artículo 3** de la Ley de Zonas Francas Industriales y de Comercialización establece que podrán establecerse y funcionar en Zona Franca empresas nacionales o extranjeras, que se dediquen a: a) La producción, ensamble o maquila, manufactura, procesamiento, transformación o comercialización de bienes y servicios; b) La prestación de servicios vinculados al Comercio Internacional y Regional tales como: el acopio, el empaque y

reempaque, la reexportación, consolidación de carga, la distribución de mercancías y otras actividades conexas o complementarias. Dichos bienes o servicios podrán ser destinados a la exportación directa o indirecta al área centroamericana o fuera de ésta, o para su posterior nacionalización siempre y cuando las empresas interesadas presenten a la autoridad aduanera las respectivas solvencias de pago al Instituto Salvadoreño del Seguro Social y a las diferentes Administradoras de Fondos de Pensiones, de las cotizaciones correspondiente a los treinta días anteriores, a aquel en el que se lleve a cabo la exportación de los productos.

Las ventas al mercado salvadoreño causarán los gravámenes de importación sobre el bien final que se interne, impuesto sobre la renta, el de transferencias de bienes muebles y prestación de servicios e impuestos municipales correspondientes. Si se tratare de manufacturas o comercialización de bienes de la confección y de textiles, incluyendo hilaturas, dichos bienes para ser nacionalizados, causarán los gravámenes de importación, el de transferencia de bienes muebles y prestación de servicio, excepto por el componente agregado nacional del bien o servicio en cuestión, impuesto sobre la renta e impuestos municipales correspondientes, debiendo contener además un mínimo de contenido nacional o regional del cincuenta por ciento.

En el caso de bienes incluidos en los capítulos del I al XIV del SAC, la empresa acogida al régimen solamente podrá internar al mercado nacional el porcentaje de la venta total de estos bienes, equivalente a la participación de las materias primas agropecuarias de origen nacional en el valor del bien en cuestión, causando los gravámenes de importación sobre el bien final que se interne, el de transferencia de bienes muebles y prestación de servicios, impuesto sobre la renta e impuestos municipales correspondientes. En ningún caso el valor declarado de los bienes que se internen al país podrá ser inferior al valor facturado con que los bienes ingresaron a la Zona Franca o Depósito para Perfeccionamiento Activo, el que para el caso de las materias

primas e insumos, no podrá ser menor al valor CIF proporcional consignado en la Declaración de Mercancías, en la que fueron introducidos dichos bienes.

El **Artículo 4**, de la Ley de Zonas Francas Industriales y de Comercialización regula el establecimiento, administración y funcionamiento de Zonas Francas deberá ser autorizado por el Ministerio de Economía. La vigilancia y control del régimen fiscal de dichas Zonas corresponderá al Ministerio de Hacienda, conforme con esta Ley, sus Reglamentos y demás normativa fiscal.

“La simplificación de los procedimientos aduaneros permitiendo el despacho de mercadería, mediante la utilización sistemas automáticos para el intercambio de información para la autorización de los trámites aduaneros entre las operadoras del comercio y el **Servicio de Aduanas de El Salvador**. Así como, la aplicación de las facultades de control de la DGA al Servicio de Aduanas para realizar una efectiva vigilancia de las operaciones aduaneras y disposiciones de formalidades para notificar los resultados de las auditorías realizadas, complementado así, el procedimiento sancionador que dispone la **Ley Especial para Sancionar Infracciones Aduaneras**, se encuentra regulado en la **Ley de Simplificación Aduanera** en materia y categoría de Derecho Aduanal con origen en el Ministerio de Hacienda; aprobada por Decreto Legislativo No. 529, del 13 de enero de 1999, publicado en el Diario Oficial No. 23, tomo 342, del 3 de febrero de 1999. Y sus reformas en Decreto Legislativo No. 523, del 30 de agosto de 2001, publicado en el Diario Oficial No. 188, tomo 353, del 5 de octubre de 2001. Con disposiciones transitorias anexas mediante Decreto Legislativo No. 490, del 27 de octubre del 2004, publicado en el Diario Oficial N0. 217, tomo 365, del 22 de noviembre del 2004 y

Decreto Legislativo No. 906, del 14 de diciembre del 2005, publicado en el Diario Oficial No. 8, tomo 370, del 12 de enero del 2006¹²”.

La regulación se hizo necesaria considerando que el crecimiento del tráfico internacional de mercancías y la profusión de negociaciones comerciales en que se encuentra inmerso el país imponen la necesidad de adecuar los servicios aduaneros a los estándares mundiales de calidad y eficiencia en términos de facilitación del comercio internacional, control de la recaudación fiscal y protección de la sociedad;

que en este mismo contexto, los países del área también han realizado esfuerzo para adecuar la legislación regional a las exigencias de simplificación y facilitación de los procedimientos aduaneros, habiéndose autorizado en tal sentido la modalidad de despacho conocida como autodeterminación o autoliquidación, regulada por el **Artículo 75** del CAUCA IV, la cual debe ser desarrollada para su implementación en la legislación interna de cada país y; que la adecuación de los servicios aduaneros a las exigencias antes planteadas requiere de la implementación de un marco legal moderno y flexible que permita el desarrollo de nuevas modalidades de despacho que por su agilidad otorguen ventajas competitivas a los productores nacionales, en una relación de equilibrio con el control aduanero.

¹² Asamblea Legislativa de la República de El Salvador, Ley de Simplificación Aduanera, D.L. No. 529, 1999.

En el **Artículo 1-A** de la Ley de Simplificación aduanera establece que la DGA requiere para la aplicación de la simplificación aduanera de los auxilios de la función pública aduanera y de los demás usuarios, la transmisión electrónica desde las terminales remotas ubicadas en sus propias oficinas o desde el propio recinto fiscal, accedendo en línea al servidor central de la DGA, o por otros medios, de la información relativa a los actos, operaciones y regímenes aduaneros en que participen.

Ventajas del uso de procedimientos simplificados para los sujetos pasivos y demás usuarios del servicio aduanero: podrán transmitir por la vía electrónica, entre otros documentos, declaraciones de mercancías, certificados o certificaciones de origen, manifiesto de carga, conocimientos de embarque y cualquier otro documento requerido para realizar operaciones de comercio exterior, conforme a los requisitos y formalidades establecidos en la legislación aduanera o disposiciones administrativas de carácter general emitidas por la DGA.

“El **Artículo 1** de la Ley de Registros de Importadores establece la creación del **Registro de Importadores**, denominado el Registro, en el cual deberán inscribirse todas las personas naturales o jurídicas, organismos y dependencias del Gobierno Central, instituciones oficiales autónomas, municipios, empresas estatales o municipales, fideicomisos y sucesiones, que realicen operaciones de importación de mercancías, se consideran importadores a los sujetos referidos anteriormente cuando: importen mercancías para el desarrollo de las actividades que constituyan su finalidad o razón social, negocio, profesión, arte u oficio, según la **Ley del Registro de Importadores** en materia y categoría de Derecho Registral con origen en el Ministerio de Hacienda; aprobada por Decreto Legislativo No.224, del 14 de diciembre de 2000, publicado en el Diario Oficial No. 241, tomo 349, del 22 de diciembre de 2000. Y su reforma por Decreto Legislativo No 551, del 20 de septiembre de 2001, publicado en el Diario Oficial.

N.º 204, tomo 353, del 29 de octubre de 2001. En el **Artículo 3** de la presente Ley establece que el Registro estará bajo la responsabilidad y administración de la DGA y en **Artículo 4** que el número de registro de importador será el mismo **Número de Identificación Tributaria (NIT)**. Adicionalmente, se requerirá el **Número de Registro de Contribuyentes al Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y a la Prestación de Servicios (NRC)**, en los casos en que el importador esté obligado a inscribirse en el Registro de ese impuesto¹³. La regulación se hizo necesaria considerando que por Decreto Legislativo No. 529, de fecha 13 de enero de 1999, publicado en el Diario Oficial No. 23, tomo No. 342, del 3 de febrero del mismo año, se emitió la **Ley de Simplificación Aduanera**, por medio de la cual, se estableció una serie de facilidades que han permitido reducir y agilizar significativamente las operaciones aduaneras; que con el fin de lograr un adecuado balance entre la facilitación y simplificación de las operaciones aduaneras y el control fiscal, es indispensable adoptar mecanismos que refuercen dicho control, mediante la creación de una base de datos que ayude a conocer de manera oportuna, la identidad, actividades y establecimientos de los importadores y; que es necesario emitir disposiciones para la constitución de un registro de importadores, que permita a la autoridad administradora del registro, tener un mejor control de los sujetos pasivos de las obligaciones tributarias aduaneras.

¹³ Asamblea Legislativa de la República de El Salvador, Ley de Registro de Importadores, D.L. No. 224, 2000.

En el **Artículo 2** de la Ley de Registros de Importadores dice que: quedan excluidas de la obligación de inscribirse en el Registro las personas y organismos pertenecientes al Cuerpo Diplomático o Consular, o que reciban tratamiento diplomático en virtud de algún Convenio, así como los consignatarios de bienes bajo las modalidades especiales de importación definitiva que a continuación se detallan: a) El tráfico de envíos de socorro; b) El tráfico de envíos postales; y, c) La importación del equipaje de viajeros y el menaje de casa. Las personas naturales o jurídicas que se dediquen a introducir mercancías al país para la importación definitiva, bajo las modalidades de entrega rápida y similar, conocidos como Courier, deberán de inscribirse en el Registro; para ser aplicable la excepción.

“Para el **Artículo 3** de la Ley Especial para Sancionar Infracciones Aduaneras: las sanciones o las **infracciones aduaneras** que cometan los infractores aduaneros se definen y clasifican en: administrativas (**Artículo 5**), tributarias (**Artículo 8**) y penales (**Artículo 15**) se tipifican y se establecen las sanciones para cada uno de ellos.

Asimismo, existe el procedimiento que se debe aplicar cuando se determina la existencia de alguna infracción y la autoridad a quien le compete imponer la sanción; así como los medios de defensa a que tiene derecho de invocar el presunto infractor cuando no está de acuerdo con lo resuelto por las **Autoridades del Servicio Aduanero**, regulado en la **Ley Especial para Sancionar Infracciones Aduaneras** en materia y categoría de Derecho Aduanal con origen en el Órgano Legislativo; aprobada por Decreto Legislativo No. 551, del 20 de septiembre del 2001, publicado en el Diario Oficial No. 204, tomo 353, del 29 de octubre del 2001”. Con reformas por Decreto Legislativo No. 542, del 16 de diciembre del 2004, publicado en el Diario Oficial No. 239, tomo 365, del 22 de diciembre del 2004; Decreto Legislativo No. 787, del 5 de abril del 2002, publicado en el Diario Oficial No. 75, tomo 355, del 25 de abril del 2002; Decreto

Legislativo No. 491, del 27 de octubre del 2004, publicado en el Diario Oficial No. 217, tomo 365, del 22 de noviembre del 2004; Decreto Legislativo No. 542, del 16 de diciembre del 2004, publicado en el Diario Oficial No. 239, tomo 365, del 22 de diciembre del 2004.

Y a partir de la vigencia de esta ley quedan derogados los siguientes textos legales: la "Ley Represiva del Contrabando de Mercaderías y de la Defraudación de la Renta de Aduanas", emitida mediante Decreto No. 173 del Directorio Cívico Militar de El Salvador, de fecha 26 de julio de 1961, publicado en el Diario Oficial No. 147, tomo 192, del 16 de agosto de ese mismo año; las Reglas III y IV de aplicación e interpretación del Arancel Centroamericano de Importación, relativas a las declaraciones falsas e inexactas y declaración de mercancías de comercio prohibido o restringido, respectivamente, contenidas en el artículo 5 del Decreto Legislativo No. 647, de fecha 6 de diciembre de 1990, publicado en el Diario Oficial No. 286, tomo 309, del 20 del mismo mes y año; el literal a) del inciso segundo del Art. 10 del Decreto Legislativo No. 383, publicado en el Diario Oficial No. 125 tomo 328 del 7 de julio de 1995; el Artículo 26 de la Ley de Equipaje de Viajeros Procedentes del Exterior, emitida por Decreto Legislativo No. 680, de fecha 20 de octubre de 1993, publicado en el Diario Oficial No. 6, tomo 322, del 10 de enero de 1994; y, el Art. 10 de la Ley del Registro de Importadores, emitida por Decreto Legislativo No. 224, de fecha 14 de diciembre del año 2000, publicado en el Diario Oficial No. 241, tomo 349, del 22 de ese mismo mes y año.

La regulación se hizo necesaria considerando que por Decreto Legislativo No. 173 del Directorio Cívico Militar de El Salvador, de fecha 26 de julio de 1961, publicado en el Diario Oficial No. 147, tomo No. 192, del 16 de agosto del mismo año, se emitió la "Ley Represiva del Contrabando de Mercaderías y de la Defraudación de la Renta de Aduanas", con el fin de combatir aquellas conductas que ocasionaban perjuicio a los intereses fiscales y al comercio en

general; que acorde con el proceso de modernización tributaria es necesario actualizar la legislación pertinente, mediante la incorporación en un solo cuerpo legal de todas las infracciones aduaneras; la ley vigente adolece de deficiencias que han permitido el aumento de conductas irregulares dentro de la actividad aduanera, por lo que es conveniente sustituirla por un instrumento legal moderno, que contemple sanciones ejemplares y que contribuya a reprimir efectivamente tales conductas; el Protocolo de Modificación al CAUCA IV, aprobado por el Órgano Ejecutivo en el ramo de Relaciones Exteriores, por medio del acuerdo No. 277, de fecha 21 de abril de 1993, ratificado por Decreto Legislativo No. 563, del 9 de junio de 1993, publicado en el Diario Oficial No. 137, tomo No. 320, del 21 de julio del mismo año, en el Art. 101 establece que las infracciones aduaneras y sus sanciones se regularán de conformidad con la legislación nacional de cada uno de los Estados signatarios de dicho Protocolo.

“La Normas para la Importación de Vehículos Automotores y otros Medios de Transporte en materia y categoría de Derecho Tributario con origen en el Ministerio de Hacienda, mediante Decreto Legislativo N.º: 383 modificado en fecha 11 de enero de 2001, publicado en el Diario Oficial No. 23, tomo No. 350 de fecha 31 de enero de 2001”.

La reforma se realizó considerando que la importación de vehículos automóviles al país constituye uno de los rubros principales de recaudación fiscal; se hace necesario dictar nuevas disposiciones que permitan asegurar la aplicación uniforme de los derechos arancelarios en la importación de vehículos automóviles y facilitar su control a través de un sistema automático. En el **Artículo 1** de la presente Norma establece sobre las importaciones de vehículos automóviles nuevos, realizados por distribuidores o representantes debidamente acreditados en el país, el valor aduanero se determinará sobre la base de los precios de venta del fabricante al distribuidor. Dichos precios no incluirán las rebajas que otorguen los fabricantes por cantidades

compradas o formas de pago. La información se obtendrá de la declaración jurada del distribuidor y comprobado en base a boletines y listas de precios publicados por las empresas fabricantes del país de origen de los vehículos. Dichos boletines y lista deberán estar legalizados por el Consulado de El Salvador en el país de origen de los vehículos y ser aprobados por la DGA. Los distribuidores y representantes acreditados en el país estarán obligados a presentar semestralmente listas de precios de fábrica. Sin perjuicio que la DGA pueda solicitar las certificaciones de los precios de exportación emitidos por el fabricante. Los distribuidores estarán obligados a proporcionar a la DGA, cuando les sean requeridos, los costos de importación, comercialización y precios de venta al público de los vehículos automóviles.

“El **Reglamento sobre el Régimen de Transito Aduanero Internacional Terrestre** aprobado mediante Resolución No. 61-2000 del **Consejo de Ministros de Integración Económica**, el 27 de septiembre de 2000, publicado en el Diario Oficial No. 189, tomo No. 349, del 10 de octubre del mismo año, y modificado por Resolución 65-2001 COMPIEDRE de fecha 16 de marzo de 2001. Este documento establece los procedimientos que deben ser aplicados en las operaciones de transito aduanero internacional efectuadas por vía terrestre; así como la obligación y responsabilidad que están sujetos los transportistas. Además, tiene como Anexos el Formulario de Declaración para el Transito Aduanero Internacional Terrestre e Instructivo para el llenado del mismo”.

“El **Reglamento Centroamericano sobre la Valoración Aduanera de las Mercancías** aprobada mediante Resolución No. 115-2004 del **Consejo de Ministros de Integración Económica**, del 28 de junio del 2004, publicado en el Diario Oficial No. 140, Tomo No, 364, de fecha 27 de julio del 2004. Desarrolla las disposiciones del acuerdo relativo a la aplicación del artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994, para la

determinación del valor en aduanas de las mercancías importadas o internadas en el territorio aduanero Centroamericano”.

“El **Reglamento Centroamericano sobre el Origen de las Mercancías** fue aprobado mediante Resolución No. 156-2006, del **Consejo de Ministros de Integración Económica**, del 7 de junio del 2006, publicado en el Diario Oficial No. 126, tomo No. 372, de fecha 7 de julio del mismo año. Contiene las bases legales para determinación y demás procedimientos relacionados con el origen de las mercancías; así como, las obligaciones de los importadores y exportadores para certificar el origen de las mercancías de los 5 países del área centroamericana y los países con los que El Salvador ha suscrito tratado de libre comercio”.

“Los **Servicios Internacionales** que son establecimiento y funcionamiento de parques y centros de servicio, así como los beneficios y responsabilidades de los titulares de empresas que desarrollen, administren u operen en los mismos, son Regulados por la **Ley de Servicios Internacionales**, creada por medio de Decreto Legislativo No. 431, el 11 de octubre de 2007, publicado en el Diario Oficial No. 199, tomo No. 377, del 25 de octubre de 2007”. Considerando que la Constitución de la República establece que es función del Estado promover el desarrollo económico y social mediante el incremento de la producción, productividad y la racional utilización de los recursos; para cumplir con el objetivo de crear más y mejores oportunidades de empleo para los salvadoreños, incrementar la inversión nacional y extranjera, así como diversificar los sectores económicos, se hace necesario impulsar nuevas actividades vinculadas a la prestación de servicios internacionales; se ha comprobado que el comercio de servicios a nivel nacional e internacional refleja un fuerte y consistente crecimiento, así como un significativo crecimiento de flujos de intercambio comercial a nivel mundial; la ubicación geográfica, la apertura comercial y las condiciones de infraestructura, constituyen elementos

importantes de competitividad para hacer de El Salvador un centro internacional de prestación de servicios técnicos especializados, así como de servicios de distribución logístico internacional de productos extranjeros y nacionales, requiriéndose para tal efecto facilitar el desarrollo de dichas actividades; por las razones antes expuestas, se hace necesario emitir una Ley que regule el establecimiento y funcionamiento de parques, centros de servicios y usuarios de los mismos.

La **Normativa Técnica Contable**, de acuerdo a lo establecido en el **Artículo 435 del Código de Comercio** el comerciante está obligado a llevar contabilidad debidamente organizada de acuerdo al sistema generalmente aceptado y aprobado por quien ejerce la función pública de **Auditoría**. El **Consejo de Vigilancia de la Profesión de Contaduría Pública y Auditoría**, es el ente encargado de establecer las normativas contables que deben seguirse para el registro de las operaciones. La **Normativa Contable** se aplica para determinar los requisitos de reconocimiento, medición, presentación, la información que se deben de revelar en lo referente a las transacciones y otros sucesos y condiciones que son importantes en los estados financieros con propósito de información general. (**Prologo NIIF PYMES Párrafo 6**). En El Salvador existen dos normativas adoptadas, las entidades listadas realizan sus registros de acuerdo al tratamiento contable que establecen las **Normas Internacionales de Contabilidad** y **Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF)** en su versión completa y las entidades consideradas como **PYMES** que son aquellas que no tienen obligación pública de rendir cuentas, y que además publican estados financieros con propósito de información general para usuarios externos lo hacen de acuerdo a lo establecido a las NIIF para PYMES.

Los registros contables, que resulten de las operaciones que realizan los usuarios de los diferentes Regímenes Aduaneros se deben de realizar de acuerdo a la normativa aplicable para

cada tipo de empresa pero en ambos casos se plantean los requerimientos para determinar, reconocer y revelar la información referente al costo de los bienes, los ingresos obtenidos, los gastos realizados para destinar la mercancía a los diferentes regímenes y los impuestos determinados, con el fin que las cifras utilizadas para la elaboración de los estados financieros representen fielmente los resultados de las operaciones realizadas. El costo de adquisición de los bienes destinados para la venta comprende el precio de compra y los gastos tales como fletes, seguros, derechos de importación y otros impuestos que fiscalmente no sean recuperables y todos los desembolsos que técnicamente son imputables al costo de los bienes.

Es así como se ha establecido el marco de referencia para poder crear una propuesta de mejora para los usuarios de los Servicios de Aduana, en cuanto a la importación de vehículos automotores usados livianos y sus repuestos, como tema específico pero que puede retomarse para las diferentes mercancías, para que este trabajo de graduación pueda ser aplicado según las necesidades de información, con cambios posteriores, de acuerdo a las nuevas reglamentaciones en materia aduanera, tributaria y contable.

2.3 MARCO CONCEPTUAL

A continuación, se presenta las abreviaturas y definiciones utilizadas en la presente propuesta:

- ❖ **Acuerdo:** Acuerdo Relativo a la aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles aduaneros y Comercio de 1994;
- ❖ **Adeudo,** es el monto a que asciende la obligación tributaria aduanera;
- ❖ **Administración:** La Administración de Aduana;
- ❖ **Aduana de Destino:** La aduana de un país signatario, en donde termina una operación

de tránsito aduanero internacional;

- ❖ **Aduana de Ingreso:** Aduana salvadoreña utilizada para el ingreso de las mercancías al territorio aduanero nacional; pudiendo ser terrestre, aérea o marítima;
- ❖ **Aduana de Partida:** La aduana de un país signatario, que autoriza el inicio de una operación de tránsito aduanero internacional;
- ❖ **ARIVU:** Autorización para el Régimen de Importación de Vehículos Usados;
- ❖ **Arribo Forzoso,** es el arribo de un medio de transporte a un punto distinto del lugar de destino, como consecuencia de circunstancias ocurridas por caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobada por la autoridad aduanera;
- ❖ **Arribo,** es la llegada de vehículos y unidades de transporte a un puerto aduanero, se obliga a presentarlos para ejercer el control aduanero de recepción;
- ❖ **Autoridad Aduanera,** es el funcionario de la Dirección General de Aduanas que, en razón de su cargo y en virtud de la competencia otorgada, comprueba la correcta aplicación de la normativa aduanera, la cumple y la hace cumplir;
- ❖ **Auxiliares,** son los auxiliares de la función pública aduanera definidos;
- ❖ **Beneficiario,** es la persona natural o jurídica que goza de los beneficios;
- ❖ **Bulto,** es la unidad utilizada para contener mercancías, puede consistir en cajas, fardos, cilindros y demás formas de presentación de las mercancías, según su naturaleza;
- ❖ **Caso Fortuito,** es un suceso que no se puede prever ni resistir;
- ❖ **CAUCA:** Código Aduanero Uniforme Centroamericano;

- ❖ **Centro Internacional de Llamadas**, conocido en el comercio internacional como Call Center: Es todo aquel servicio de suministro de información prestado por personas naturales o jurídicas domiciliadas en el país, a usuarios domiciliados en el extranjero, tal como: la recepción de pedidos, atención de quejas, reservaciones, saldos de cuentas, telemercadeo y venta de productos o servicios;
- ❖ **CEPA**: Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma;
- ❖ **Certificado Digital**, una estructura de datos creada y firmada digitalmente por un certificador, cuyo propósito primordial es posibilitar a sus suscriptores la creación de firmas digitales, así como la identificación personal en transacciones electrónicas;
- ❖ **Certificador**, es la persona jurídica pública o privada, nacional o extranjera, prestadora del servicio de creación, emisión y operación de certificados digitales;
- ❖ **CIF**, incoterm que significa (Carriage and Insure Paidto) es el valor de la mercancía importada que incluye los costos de seguro y flete hasta el puerto o lugar de introducción en el país de importación por cualquier vía;
- ❖ **Comité Aduanero**, es el establecido de conformidad con el Artículo 10 del Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano;
- ❖ **Consejo**: el Consejo de Ministros de Integración Económica, conforme lo establece el Artículo 37 del Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana (Protocolo de Guatemala);

- ❖ **Consolidación de Mercancías**, es la actividad que permite agrupar diferentes embarques (cargas) de uno o varios consignatarios, para ser transportados bajo un solo documento de transporte madre;
- ❖ **Contribuyente**, es el sujeto que realiza o respecto del cual se verifica el hecho generador de la obligación tributaria aduanera;
- ❖ **Declaración Anticipada**, es la Declaración de Mercancías presentada y registrada por medio del sistema informático en Aduanas y Delegaciones de Aduana, antes del arribo de las Mercancías a Territorio Aduanero Nacional;
- ❖ **Declaración de Equipajes o de Menaje de Casa**, es el acto por el cual el viajero o el retornante proporcionan a la Administración la información necesaria sobre la introducción del equipaje o menaje de casa, según corresponda;
- ❖ **Depósito para Perfeccionamiento Activo**, conocido anteriormente como Recinto Fiscal, Área del territorio nacional, sujeta a un tratamiento aduanero especial, donde las mercancías que en ella se introduzcan para ser reexportadas, se reciben con suspensión de derechos e impuestos, para ser sometidos a proceso de transformación, elaboración o reparación y donde los bienes de capital pueden permanecer por tiempo ilimitado;
- ❖ **Derechos e Impuestos**, son los derechos establecidos en el Arancel Centroamericano de Importación (DAI) el Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y a la Prestación de Servicios (IVA) y demás impuestos que afectan la importación de mercancías, excepto los derechos y tasas por los servicios que presta la Aduana y la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma;

- ❖ **Desconsolidación de Mercancías**, es la actividad que permite desagrupar embarques consolidados en un mismo documento de transporte u otro equivalente y que vienen destinados a diferentes consignatarios, presentando cada embarque individual con su respectivo documento de transporte hijo;
- ❖ **Desembarque**, es el proceso mediante el cual se descargan las mercancías de los medios de transporte;
- ❖ **DGA**: Dirección General de Aduanas;
- ❖ **Días**: días naturales, calendario o corridos;
- ❖ **DMTI**: Declaración de Mercancías para el Tránsito Aduanero Interno;
- ❖ **Documento de Transporte**, es el que contiene el contrato celebrado entre el remitente y el porteador para transportar mercancías por vía marítima, terrestre o aérea o una combinación de éstas (multimodal); en término genérico que comprende el conocimiento de embarque, guía aérea o la carta de porte, el cual constata el derecho de propiedad, la existencia del contrato de transporte y las condiciones en que será entregada la mercancía al consignatario;
- ❖ **Documento Electrónico**, es cualquier información, expresada o transmitida por un medio electrónico o informático;
- ❖ **DTI**: Declaración de Mercancías para el Tránsito Aduanero Internacional Terrestre.
- ❖ **Duda Razonable**, es el derecho que tiene la autoridad aduanera de dudar sobre la veracidad o exactitud de los datos o documentos presentados como prueba del valor declarado, que le surge como resultado del análisis comparativo del valor declarado, con

la información disponible de valores de transacción de mercancías idénticas o similares a las objeto de valoración, y en ausencia de éstos, con base a precios de referencia contenidos en fuentes de consulta especializadas como listas de precios, libros, revistas, catálogos, periódicos y otros documentos;

- ❖ **Embarque**, es el proceso mediante el cual se cargan las mercancías en los medios de transporte;
- ❖ **Equipaje**, los bienes de uso o consumo normal del viajero, que por su naturaleza o cantidad se puede determinar que son introducidos para fines personales;
- ❖ **Estado Parte**: Cada uno de los Estados en que se encuentre vigente el presente un convenio o tratado comercial;
- ❖ **Examen Previo**, es el reconocimiento físico de las mercancías, previo a su despacho, para determinar sus características generales y los elementos determinantes de las obligaciones tributarias aduaneras y demás requisitos que se requieren para la autorización del régimen u operación aduanera a que serán destinadas;
- ❖ **Exención**, es la dispensa temporal o definitiva de pago de los tributos a la importación o exportación de mercancías;
- ❖ **Exportación Indirecta**, es el servicio prestado entre Depósitos para Perfeccionamiento Activo y Usuarios de Zona Franca que incorporen valor agregado al producto a ser exportado;
- ❖ **Exportador**, es una persona establecida en una Parte desde donde la mercancía es exportada;

- ❖ **Faltante**, son las mercancías que, declaradas en el manifiesto, no hayan sido descargadas por el medio de transporte;
- ❖ **FAUCA**: Formulario Aduanero Único Centroamericano, que ampara la importación de mercancías, procedente del área Centroamericana;
- ❖ **Firma Electrónica o Digital**, es el conjunto de datos adjunto o lógicamente asociado a un documento electrónico, que permita verificar su integridad, así como identificar en forma unívoca y vincular jurídicamente al autor con el documento;
- ❖ **FOB**, incoterm que significa (Free onboard) es el valor de la mercancía libre a bordo, independientemente del medio de transporte, en el puerto o lugar de envío definitivo al exterior;
- ❖ **Formulario Aduanero**: el Formulario Aduanero Único Centroamericano en el que están contenidas la Declaración y Certificación de Origen de las mercancías, de conformidad con el Artículo V del Tratado General de Integración Económica Centroamericana;
- ❖ **Fuerza Mayor**, es un acontecimiento imprevisible, totalmente extraño a la voluntad de una persona;
- ❖ **Garantía**, es la caución que se constituye de acuerdo con lo establecido en el presente reglamento, con el objeto de asegurar el cumplimiento de la obligación tributaria aduanera eventualmente exigible y las sanciones pecuniarias por el incumplimiento de las obligaciones establecidas;

- ❖ **Importación Comercial**, es la importación de una mercancía de una Parte con el propósito de venderla o utilizarla para fines comerciales, industriales o similares;
- ❖ **Importación Definitiva o Nacionalización**, es la introducción legal de mercancías procedentes del exterior para su uso o libre circulación en el territorio aduanero, previo cumplimiento de todas las formalidades aduaneras y las de otro carácter que sean necesarias;
- ❖ **Importador**, es una persona establecida en una Parte desde donde la mercancía es importada;
- ❖ **Infracciones Administrativas**, aquellos actos u omisiones previstos en esta ley, que contravienen o trasgreden la normativa aduanera o las leyes que regulan el comercio exterior, sin que puedan ocasionar un perjuicio fiscal;
- ❖ **Infracciones Aduaneras**, son las conductas que consisten en acciones u omisiones que infringen las normas aduaneras y las demás que regulen el ingreso y salida de mercancías del territorio nacional;
- ❖ **Infracciones Penales**, las acciones u omisiones dolosas o culposas tipificadas como delito por la presente ley que trasgreden o violan la normativa aduanera o de comercio exterior, que provocan o puedan provocar un perjuicio fiscal o que puedan evitar, eludir, alterar, impedir o imposibilitar el efectivo control aduanero o causar daño a los medios utilizados en el ejercicio de dicha función;

- ❖ **Infracciones Tributarias**, aquellos actos u omisiones previstos en esta ley, que constituyen trasgresión o violación de la normativa aduanera o de comercio exterior que pueden ocasionar un perjuicio fiscal sin que lleguen a tipificarse como delito;
- ❖ **Inicio de Tránsito**, es la acción a través de la cual, el funcionario aduanero autoriza una operación de tránsito aduanero. El plazo contará a partir del momento en que la aduana autorice el tránsito;
- ❖ **Integridad**, es la propiedad de un documento electrónico que denota que su contenido y características de identificación han permanecido inalterables desde el momento de su emisión;
- ❖ **Levante**, es el acto por el cual la autoridad aduanera permite a los declarantes disponer de las mercancías que han sido objeto de despacho aduanero;
- ❖ **MANPAGO**, Mandamiento de pago;
- ❖ **Material**, es la mercancía utilizada en la producción de otra mercancía, incluyendo los insumos, materias primas, partes y piezas;
- ❖ **Material Indirecto**, es una mercancía utilizada en la producción, verificación o inspección de otra mercancía, pero que no esté físicamente incorporada a ésta; o una mercancía que se utilice en el mantenimiento de edificios o en la operación de equipos relacionados con la producción de una mercancía;
- ❖ **Mercancía Extranjera**, es la que proviene del exterior y cuya importación no se ha consumado legalmente;
- ❖ **Mercancía**, bienes corpóreos e incorpóreos susceptibles de intercambio comercial;

- ❖ **Mercancías Fungibles**, son las mercancías intercambiables para efectos comerciales, cuyas propiedades son esencialmente idénticas y que no es posible diferenciar una de la otra por simple examen visual;
- ❖ **Mercancías Idénticas**, son las que son iguales en todo, incluidas sus características físicas, calidad y prestigio comercial. Las pequeñas diferencias de aspecto no impedirán que se consideren como idénticas siempre que en todo lo demás se ajusten a lo establecido en el Acuerdo de Valoración Aduanera;
- ❖ **MODTRB** –Módulo de Transmisión del Manifiesto Electrónico;
- ❖ **MODBRK**–Módulo Registro de la Declaración;
- ❖ **Nota de Tarja**, es el documento que registra la recepción de las mercancías en el Depósito Temporal de CEPA, en el cual se consigna la información esencial con base al manifiesto de carga;
- ❖ **No Repudiación**, es un mecanismo técnico-legal que garantiza que las partes, en una comunicación o transacción, no puedan luego negar o rechazar que esa comunicación se dio, o bien que no existe obligación derivada de la transacción;
- ❖ **OMC**: Organización Mundial del Comercio.
- ❖ **Operación Aduanera**, es la actividad física, autorizada por el código, reglamento u otra normativa relacionada, de la que son objeto las mercancías y que se efectúa bajo control aduanero;
- ❖ **PAGOES**, Pago Electrónico Gobierno de El Salvador;

❖ **Pago Electrónico**, es la transmisión electrónica del pago de los impuestos, efectuado por el usuario en los Bancos del Sistema financiero debidamente acreditados por la Dirección General de Tesorería, utilizando la vía electrónica;

❖ **Período o año Fiscal:**

1. en el caso de Costa Rica: el período fiscal ordinario está comprendido entre el 1 de octubre de un año y el 30 de septiembre del año siguiente; la Administración Tributaria está facultada en casos muy calificados, establecer períodos con fechas diferentes; ya sea por interés de la misma Administración o por solicitud de los contribuyentes, por rama de actividad y con carácter general siempre que no perjudiquen los intereses fiscales;

I. en el caso de El Salvador, el período que inicia el 1 de enero y termina el 31 de diciembre del mismo año;

II. en el caso de Guatemala: el período que inicia el 1 de enero de un año y termina el 31 de diciembre del mismo año; o, cualquier otro período a solicitud del interesado que sea de 12 meses y debidamente autorizado por la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT);

III. en el caso de Honduras: el período que inicia el 1 de enero de un año y termina el 31 de diciembre del mismo año; o, cualquier otro período a solicitud del interesado que sea de 12 meses y debidamente autorizado por la Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI) de la Secretaría de Finanzas;

IV. en el caso de Nicaragua, el período que inicia el 1 de julio de un año y termina el 30 de junio del año siguiente; o, cualquier otro período a solicitud del interesado que sea de 12

meses y debidamente autorizado por la Dirección General de Ingresos del Ministerio de Hacienda y Crédito Público;

- ❖ **Plazo**, es el período de tiempo autorizado por la autoridad aduanera para la ejecución de un tránsito aduanero, el cual se contará en horas continuas;
- ❖ **Principio de Culpabilidad o de Voluntariedad**, según el cual, solamente podrán ser sancionados por conductas constitutivas de infracción aduanera, las personas naturales o jurídicas que resulten responsables de las mismas, en razón de haberse determinado la existencia de los elementos necesarios para imputárseles a título de dolo o culpa la comisión de la infracción;
- ❖ **Principio de Irretroactividad**, que consiste en la imposibilidad de aplicar las disposiciones de la ley, a hechos acaecidos con anterioridad a su vigencia, a menos que las disposiciones de la misma, resulten más favorables al supuesto infractor que las vigentes al momento de la comisión de la infracción;
- ❖ **Principio de Legalidad Material**, que implica que nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no hubieran sido previstas de manera inequívoca como infracción aduanera por la legislación vigente;
- ❖ **Principio de Legalidad Procedimental**, según el cual, el ejercicio de la potestad sancionadora requerirá ineludiblemente del procedimiento previsto en la ley;
- ❖ **Principio de Proporcionalidad**, de acuerdo al cual, los actos administrativos deben ser cualitativamente aptos para alcanzar los fines previstos, debiendo escogerse para tal fin entre las alternativas posibles las menos gravosas para los administrados, y en todo caso,

la afectación de los intereses de éstos debe guardar una relación razonable con la importancia del interés colectivo que se trata de salvaguardar;

- ❖ **Principio de Tipicidad**, con base en el cual, únicamente constituyen infracciones aduaneras sancionables por la ley, aquellas conductas calificadas específicamente como tales por la misma, a las que se les hubiera asignado su respectiva sanción. En virtud de este principio, queda terminantemente prohibido a la autoridad administrativa aplicar sanciones por interpretación extensiva o analógica de la norma;
- ❖ **Principio non bis in ídem**, según el cual, nadie podrá ser sancionado dos veces por la misma causa, siempre que exista plena identidad del sujeto infractor, hecho y fundamento;
- ❖ **Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados**, son los principios utilizados en el territorio de cada Parte, que confieren apoyo substancial autorizado y para los cuales existe un consenso reconocido, respecto al registro de ingresos, costos, gastos, activos y pasivos involucrados en la información y elaboración de estados financieros. Estos principios pueden constituirse en guías amplias de aplicación general, así como aquellas normas prácticas y procedimientos propios empleados usualmente en la contabilidad;
- ❖ **Procedimiento para Verificar el Origen**, proceso administrativo que se inicia con la notificación de inicio del procedimiento de verificación por parte de la Autoridad competente de la Parte importadora y concluye con la notificación de la resolución final de determinación de origen por parte de la misma autoridad;
- ❖ **Producción**, es el cultivo, extracción, cosecha o recolección, nacimiento y crianza, pesca, caza o captura, manufactura, procesamiento o ensamblado de una mercancía;

- ❖ **Productor**, es una persona que cultiva, extrae, cosecha o recolecta, cría, pesca, caza o captura, manufactura, procesa o ensambla una mercancía;
- ❖ **Protocolo de Guatemala**: el Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana, suscrito el 29 de octubre de 1993;
- ❖ **RECAUCA**: Reglamento de Código Aduanero Uniforme Centroamericano;
- ❖ **Reexportación**, es la exportación de mercancías importadas sin haberlas sometido a procesos de transformación sustanciales;
- ❖ **Reglamentos**, son normas de carácter general, derivado del presente convenio y aplicable en el territorio de los Estados Contratantes;
- ❖ **Resolución de determinación de Origen**: una resolución emitida por la Autoridad competente como resultado de un procedimiento para verificar el origen, que establece si una mercancía califica o no como originaria, de conformidad con este Reglamento sobre Origen de las Mercancías;
- ❖ **Resoluciones**, son normas sobre materias específicas, aprobadas por el Consejo y derivadas de las facultades que le concede este Convenio. El Consejo podrá delegar expresamente en los Comités la facultad de aprobar determinadas resoluciones;
- ❖ **Responsables**: Los auxiliares de la función pública aduanera y cualquier otro sujeto, que aun sin tener el carácter de contribuyente debe por disposición expresa de la Ley cumplir las obligaciones atribuidas a éste;

- ❖ **Restricciones y Regulaciones no Arancelarias**, son todas aquellas licencias, permisos, certificados o autorizaciones, de carácter no tributario, determinadas y exigidas por legislación nacional o convenios internacionales para el ingreso o salida de mercancías;
- ❖ **Retornante**, es el salvadoreño que haya residido en el extranjero tres años o más y que regresa definitivamente al país;
- ❖ **Rutas Legales**, son las vías autorizadas para el transporte de mercancías sujetas al control aduanero;
- ❖ **SAC**: el Sistema Arancelario Centroamericano;
- ❖ **SALVAGE**: Determinación del Valor Mínimo para Vehículos Importados con Averías;
- ❖ **SIECA**: la Secretaría de Integración Económica Centroamericana;
- ❖ **SIDUNEA ++**, Sistema Aduanero Automatizado;
- ❖ **SISDEC**: Sistema de Declaraciones;
- ❖ **SISMANIF**: Sistemas de Manifiestos de Carga;
- ❖ **Sobrante**, son las mercancías descargadas del medio de transporte en que ingresaron al territorio aduanero, que representen un exceso de las incluidas en el manifiesto de carga;
- ❖ **Sujeto Pasivo**: El obligado al cumplimiento de las prestaciones tributarias aduaneras, sea en calidad de contribuyente o en calidad de responsable;
- ❖ **Sujeto Activo**, es el Estado como sujeto activo de la obligación tributaria aduanera;

- ❖ **Suscriptores**, son las personas a cuyo favor se emite un certificado digital y que lo emplean para los propósitos señalados en este reglamento;
- ❖ **Territorio Aduanero**, es el ámbito terrestre, acuático y aéreo de El Salvador, con las excepciones legalmente establecidas;
- ❖ **Trámite Aduanero**, es toda gestión relacionada con operaciones o regímenes aduaneros, realizada ante el servicio aduanero;
- ❖ **Tránsito Aduanero Internacional**, es el régimen aduanero con arreglo al cual las mercancías son transportadas bajo el control aduanero desde una aduana de partida hasta una aduana de destino en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o más fronteras;
- ❖ **Tránsito Aduanero Interno**, es el régimen aduanero de las mercancías, bajo control aduanero desde una aduana interna de inicio hasta otra aduana interna de destino;
- ❖ **Transportista**, es toda persona debidamente registrada y autorizada por la Autoridad Aduanera de su país de origen que ejecuta o hace ejecutar el transporte internacional de mercancías;
- ❖ **Unidad de Control de Tránsitos**, es la unidad de seguimiento de control de tránsitos aduaneros internos e internacionales y lo concerniente a su materia;
- ❖ **Unidades de Transporte**, es cualquier medio de transporte que se utilice para el ingreso, tránsito, traslado, transbordo o salida de mercancías hacia, desde o a través del territorio aduanero, tales como: contenedores, camiones, tracto-camiones, furgones, plataformas, naves aéreas o marítimas, vagones de ferrocarril y otros medios de transporte similares;

❖ **Valor de una Mercancía o material:**

- I. el precio realmente pagado o por pagar por una mercancía o material relacionado con una transacción del productor de esa mercancía, ajustado de conformidad con lo establecido en los párrafos 1, 3 y 4 del **Artículo 8** del Acuerdo de Valoración Aduanera, sin considerar si la mercancía o el material se vende para exportación;
- II. cuando no haya valor de transacción o el valor de transacción del **Artículo 1** del Acuerdo de Valoración Aduanera sea inaceptable, el valor de la mercancía o material se determinará de conformidad con los **Artículos 2 al 7** del Acuerdo de Valoración Aduanera.

❖ **Vehículo**, es cualquier medio automotor de transporte de personas, carga o unidades de transporte, para los efectos de este reglamento, un vehículo con compartimiento de carga se considerará como unidad de transporte;

❖ **Viajero**, toda persona que salga o ingrese al territorio nacional, por los lugares habilitados para tal efecto;

❖ **Zona Franca**, área del territorio nacional, donde las mercancías que en ella se introduzcan, son consideradas fuera del territorio aduanero nacional, respecto de los derechos de importación y de exportación y por tanto sujetas a un régimen y marco procedimental especial;

**2.4 PROCEDIMIENTOS ADUANALES Y REGISTROS CONTABLES
RELACIONADOS CON LA IMPORTACIÓN DEFINITIVA DE BIENES DE
LUJO HACIENDO REFERENCIA EN LAS MOTOS ACUATICAS MARCA
HONDA, IMPORTADAS DESDE ESTADOS UNIDOS HACIA EL SALVADOR.**

El propósito de este trabajo de graduación es proporcionar al interesado, un resumen de cómo realizar una importación definitiva de bienes de lujo haciendo referencia en las motos acuáticas marca honda, importadas desde estados unidos, hacia el salvador a través de guías del usuario, proporcionados por la Dirección General de Aduanas, cumpliendo con la normativa aduanera y tributaria vigentes en el país, así como el tratamiento contable que se le debe dar a cada transacción económica.

Esta propuesta explica los procedimientos aduanales de una importación definitiva de bienes de lujo haciendo referencia en las motos acuáticas marca honda, aplicando todos los requerimientos, normas, decretos y disposiciones administrativas, vigentes en la legislación nacional.

Los procedimientos explicados se iniciarán desde la compra de los bienes de lujo haciendo referencia en las motos acuáticas marcas hondas, en el mercado internacional, los procedimientos de entrada a las aduanas periféricas, y el despacho en las aduanas internas almacenadoras como lo es La Roca, Aduana San Bartolo y TRANS-AUTO.

Con el fin de dar a conocer de una forma simplificada a los importadores o interesados en importar bienes de lujo, puedan tener una guía básica de los pasos a seguir y no caer en infracciones por el desconocimiento de los procedimientos aduanales, así como el cumplimiento de las obligaciones tributarias aduaneras; además que se le da a las transacciones el correcto tratamiento contable.

2.5 ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente trabajo de graduación tiene como ámbito de aplicación de un manual de procedimientos para la importación definitiva de bienes de lujo, haciendo referencia a las motos acuáticas marca honda, desde estados unidos hacia el salvador de acuerdo a las disposiciones dictadas en materia aduanera, tributaria y contable adoptadas y vigentes en El Salvador, con aplicación de la valoración aduanera, reglas de origen de la importación de los mismos, y su liquidación en las Aduanas del país; Además de los registros contable aplicables a las operaciones de comercio exterior para determinar el costo de los vehículos, en el inventario de los usuarios.

2.6 PROCEDIMIENTOS PREVIOS A LOS ADUANALES PARA REALIZAR

2.6.1 Principales Elementos de los Derechos Arancelarios para la Importación de Bienes

Los Derechos Arancelarios a la Importación (DAI) son tributos contenidos en el Arancel Centroamericano de Importación y que tienen como hecho generador la operación aduanera de importación. Con excepción a las franquicias y exenciones establecidas, toda importación de que le sean aplicables.

Los principales elementos que conforman los Derechos Arancelarios son los siguientes:

A) SUJETOS: Hay dos tipos de sujetos: el sujeto activo y el sujeto pasivo. El primero es el Estado quien actúa en ejercicio de su potestad soberana, y el segundo es el declarante (importador o su representante) que son los legalmente responsables del pago.

B) OBJETO: El objeto de los Derechos Arancelarios se crea con la entrada (importación) o salida (exportación) de mercancías del territorio aduanero; cuando el declarante (importador o su representante) destina las mercancías a un régimen aduanero y que este régimen implique el pago Derechos Arancelarios.

C) NACIMIENTO DE LA OBLIGACIÓN TRIBUTARIA: La obligación tributaria aduanera o hecho generador del tributo nace o se causa cuando se realizan los actos de importación o exportación de mercancías al país de acuerdo al régimen aduanero a que se sujeten las mercancías.

En El Salvador esta obligación nace en el momento específico en que se acepta la declaración de mercancías en los regímenes de importación o exportación definitiva y sus modalidades.

-Derechos de Aduanas o Derechos Arancelarios

Los Derechos de Aduanas, también conocido como Derechos Arancelarios, gravan a la importación de todas las mercancías que se encuentran codificadas en el Arancel de Aduanas.

Los aranceles son tributos a la importación de bienes que fija el Estado de acuerdo a su política comercial.

Los Derechos Arancelarios son:

a) Derechos Arancelarios Ad Valórem

Son derechos arancelarios cuya base imponible está constituida por el valor CIF en Aduanas, el cual incluye los valores: FOB, Flete y Seguro, determinados de acuerdo al sistema de valoración vigente.

El término CIF, viene de las siglas en ingles Cost, Insurance & Freight refiriéndose al costo, seguro y flete (CIF).

La palabra FOB, es la abreviatura en ingles Free On Board que significa franco a bordo (FOB), entendiéndose que la mercadería es puesta a bordo del barco.

b) Impuestos Específicos

Es un impuesto por importar determinados artículos basados en kilogramos, gramos, libras, grados de alcohol y en algunos productos según el precio de venta sugerido al público, existiendo casos considerados de uso especial y restringido para la aplicación de tales impuestos.

Estos impuestos son variables. Los derechos adicionales se determinan con base a las Tablas Aduaneras vigentes a la fecha de numeración de la Declaración de Mercancías y/o Formulario Aduanero Único Centroamericano, aplicando los precios CIF de referencia, considerando si los productos que se introduzcan al país están gravados con los referidos impuestos, tales como el de las Bebidas Gaseosas, Licores, Productos del Tabaco, etcétera.

c) Sobre Tasa Adicional Arancelaria

Es un derecho arancelario adicional general o específico que el Estado aplica dentro del marco de su política comercial. La base imponible para la determinación de la Sobre Tasa está constituida por el valor CIF Aduanero de acuerdo al Sistema de Valoración vigente. Así mismo, la Sobre Tasa Adicional Arancelaria forma parte de la base imponible para el cálculo del Impuesto al Valor Agregado y demás impuestos específicos a los productos.

IMPUESTOS El tributo exigido sin contraprestación, cuyo hecho generador está constituido por negocios, actos o hechos de naturaleza jurídica o económica que ponen de manifiesto la capacidad contributiva del sujeto pasivo o declarante

-IMPUESTOS ADUANEROS

El impuesto es el tributo que, por su importancia científica, económica y social, es al que mayor importancia le prestan los tratadistas de la Ciencia de las Finanzas Públicas y del Derecho Tributario Aduanero. La palabra impuesto proviene del latín impostus que significa imposición, carga, exacción.

Los impuestos presentan las características, que se explican a continuación: Es un pago obligatorio, que el contribuyente hace al Estado y sin una contraprestación individualizada; sino que recibe servicios de carácter general como salud, educación, seguridad, etcétera. Lo que percibe el Estado por concepto de impuesto, es ingresado al Fondo General de la Nación, salvo los impuestos municipales. Estos ingresos permitirán financiar a los distintos órganos a afecto que presten los servicios a la sociedad.

2.7 CLASIFICACIÓN DE LOS IMPUESTOS ADUANEROS

Existen y han existido una gran variedad de impuestos en los que se tienen:

Impuestos Indirectos: como impuestos se clasifican los impuestos que se caracterizan por facilitarse la traslación de un sujeto a otro; es decir que en este caso el legislador no grava al verdadero contribuyente, sino al otro que se lo han trasladado a través del mecanismo de los precios cuando consume un bien o servicio. Por tanto, existe en este caso el contribuyente de hecho y el contribuyente de derecho, el primero es el que paga el impuesto y el segundo es el

que en la ley el Legislador lo considera como un recolector del impuesto y que le permite resarcirse a través de la venta el impuesto previo pagado.

Impuestos Directos: A diferencia de los anteriores, este tipo de impuesto es de difícil o imposibles traslación de un sujeto a otro; ya que soporta la carga tributaria el sujeto que el legislador se ha propuesto; por tanto, el sujeto del impuesto como el sujeto pagador, coincide en la misma persona.

El impuesto directo grava en especial la obtención de ingresos o como le conocemos en El Salvador la obtención de rentas; además hay otros que gravan el patrimonio neto que posee el sujeto a una fecha determinada o el valor de sus activos. Como ejemplo de esta clase de impuestos se tienen: El Impuesto Sobre la Renta, Impuesto Ganancias de las Sociedades Mercantiles, Impuesto al Patrimonio, Impuestos Municipales, etcétera.

Impuesto a las Importaciones: Este tipo de impuesto grava la introducción de bienes por las aduanas de la República de El Salvador. La base imponible para esta clase de impuesto es generalmente lo que se conoce como valor CIF (por sus siglas en inglés) que quiere decir Costo, Seguro y Flete. En El Salvador se le denomina Derechos Arancelarios a las Importaciones (DAI), el cual se calcula aplicándole un porcentaje a la base imponible de acuerdo con la clasificación del bien.

A) BASE IMPONIBLE: La base imponible para la aplicación de los Derechos Arancelarios a la Importación, es el Valor en Aduana de las Mercancías y para los otros impuestos es la que establezca su ley de creación. También aplica lo previsto en el Artículo 27 del CAUCA: Artículo 27 Nacimiento de la obligación tributaria aduanera. Para efectos de su determinación, la obligación tributaria aduanera nace:

1) al momento de la aceptación de la declaración de mercancías, en los regímenes de importación o exportación definitiva y sus modalidades;

2) al momento en que las mercancías causen abandono tácito;

3) En la fecha: a) de la comisión de la infracción aduanera penal; b) del comiso preventivo, cuando se desconozca la fecha de comisión; **IMPUESTOS** El tributo exigido sin contraprestación, cuyo hecho generador está constituido por negocios, c) actos o hechos de naturaleza jurídica o económica que ponen de manifiesto la capacidad contributiva del sujeto pasivo o declarante

4) Cuando ocurra la destrucción, pérdida o daño de las mercancías, o en la fecha en que se descubra cualquiera de tales circunstancias, salvo que estas se produzcan por caso fortuito o fuerza mayor

El hecho generador presenta las características siguientes:

1. Es un supuesto establecido en una ley tributaria.
2. La realización del hecho generador da origen a la relación jurídica tributaria.
3. La realización del hecho generador origina consecuencias al sujeto realizador, esto es:
Obligaciones tributarias.
4. Es incluyente por naturaleza y
5. Por consecuencia de la inclusión es excluyente.

Los elementos del hecho generador se explican de la forma siguiente:

Los hechos objetivos: Estos hechos jurídicos son realizados de forma fáctica por un sujeto en particular, los cuales están contemplados en la Legislación Aduanera Tributaria

y pueden ser por ejemplo exportar o importar bienes o servicios, etcétera; estos representan preliminarmente hechos económicos, pero cuando el legislador observa en estos el potencial para tributar los convierte en hechos jurídicos, en hechos sobre los cuales se puede imponer un tributo en particular.

Los sujetos obligados al pago: Los sujetos son las personas naturales, personas jurídicas, sucesiones, fideicomisos y unión de personas que realizan el hecho generador y como consecuencia de su realización se convierten en contribuyentes del impuesto.

La base imponible: es la base o valor sobre el cual se aplica la tasa, porcentaje o alícuota, esta se determina aplicando ciertos procedimientos legales autorizados por la DGA a cada mercancía en particular.

Delimitación en espacio y tiempo de los hechos objetivos: La delimitación espacial se refiere a que el hecho generador se realiza en el territorio aduanero nacional donde tiene potestad la DGA.

B) TASA O CUOTA (AD VALOREM): El ad valorem, se reflejan en porcentaje sobre el Valor aduanero y ese porcentaje está directamente ligado a la clasificación arancelaria que les corresponda a las mercancías que se van a importar o exportar.

C) OBLIGACIÓN DE PAGO: La obligación de pago equivale a la obligación de entregar al Estado el dinero que, de acuerdo al cálculo de los derechos e impuestos, corresponde para esa operación de importación. Quien debe pagar es el sujeto pasivo (importador o su representante). Si el pago se hace a través de un agente aduanero, el primer responsable ante aduana es el importador y el agente aduanal es un responsable solidario.

CAPITULO III: METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION

3.1 ENFOQUE Y TIPO DE INVESTIGACIÓN

El trabajo de investigación que se realizó esta basado en el tipo de estudio descriptivo el cual es un estudio rígido, donde se describieron características y se generalizaron varios fenómenos similares en el desarrollo y mediante la exploración y descripción de situaciones reales, este estudio nos sirvió para categorizar la información del tema de investigación, El estudio del proyecto se realizó a través del método hipotético-deductivo, describiendo y detallando las características del problema que presentaron los profesionales en la contaduría pública al no contar con una herramienta para el establecimiento de criterios razonables para la elaboración de una importación de bienes de lujo, para ello, se utilizaron diversas técnicas que sirvieron para la recolección de datos que se analizaron; La naturales de los datos en la investigación es cuantitativa pues con los instrumentos se recogen datos cuantitativos los cuales incluyeron la medición sistemática y emplea el análisis estadístico como característica resaltante de la investigación.

3.1.1 Investigación Bibliográfica

Esta investigación se basó en el estudio de todos aquellos aspectos relacionados con la elaboración de importación, que consistió en consultar bibliotecas, tesis, leyes y reglamentos, páginas web, publicaciones, y otras fuentes que sirvieron de base para la recopilación de la información útil que proporcionaron sobre los temas abordados.

3.1.2 Investigación De Campo

En este apartado se muestra los resultados que se obtuvieron en la investigación de campo se realizó en la Universidad de El Salvador, Facultad Multidisciplinaria de Occidente, concentrando la investigación en el Departamento Ciencias Económicas, en relación a la importancia sobre la una propuesta para elaboración de un Manual de procedimientos sobre la importancia definitiva de bienes de lujo haciendo referencia a las motos acuáticas marca Honda, importadas desde Estados Unidos a El Salvador, esperando diseñar una propuesta adecuada a las necesidades encontradas en dichos estudiantes.

a través de la investigación de campo, se recopiló la información necesaria, que permitió hacer un diagnóstico acerca de lo útil que sería para los estudiantes en contaduría y cualquier interesado en la materia, la existencia de un Manual práctico para realización de una importación de un bien de lujo.

La investigación en este proceso consiste en la aplicación de técnicas tales como observación y encuesta, las cuales sirvieron de base y soporte para el desarrollo del tema.

Específicamente se tomó de base alumnos que cursan el quinto año de la Universidad En la Facultad Multidisciplinaria de Occidente

3.2 METODO DE INVESTIGACION

Teniendo en cuenta su etimología que remite a la significación “Camino” puede conceptualizar el método, como el camino, trazado por medio de reglas y procedimientos, que condujeron a un fin, el cual supone un orden lógico de pasos para llegar correctamente a la meta.

El método fue un medio para alcanzar un objetivo, por ejemplo, el desarrollar un Manual sobre la importación definitiva de bienes de lujo, haciendo referencia a las motos acuáticas marca Honda, importadas desde Estados Unidos a El Salvador, en el que los estudiantes de quinto año y generaciones futuras tengan una herramienta de apoyo para la mejor comprensión

3.2.1 Método Deductivo

En el presente estudio se tomó a bien utilizar el Método deductivo que parte de un principio general, para arribar a conclusiones particulares.

En la investigación la técnica fue el conjunto de instrumentos y medios a través de los cuales se efectuó el método. Si el método es el camino que utilizamos para desarrollar el trabajo de investigación que se realizó, la técnica proporciona las herramientas, para recorrer ese camino, la técnica propone las normas para ordenar las etapas del proceso de investigación; proporciona instrumentos de recolección como la información que se obtuvo de las entrevistas informales antes mencionadas y el resultado de las encuestas realizadas a los estudiantes de quinto año, así como también la clasificación, medición, correlación y análisis de a dos obtenidos y aportar a la ciencia todos los medios para aplicar el método. De esta forma, la técnica es la estructura del método y la teoría, el fundamento de la ciencia.

El instrumento de recolección de datos que se utilizó para recopilar la información fue la encuesta; esta consiste en formular una serie de preguntas cerradas para conocer el grado de conocimiento que tienen los estudiantes sobre la existencia de un Manual para la realización de una importación de un bien de lujo y si es de importancia para ellos la creación de este manual y así facilitar el aprendizaje en esta área de la auditoría

Este método consistió en obtener conclusiones particulares a partir de una ley universal, por lo que, al efectuar un análisis de las distintas leyes en materia tributaria, se tomó en énfasis la LEY RECAUCA, LEY DE LA 1^{ER} MATRICULA, SAC, DOCUMENTO DE TRANSPORTE, pues al observar que el fin principal de la norma es servir de guía para una adecuada elaboración de una importación definitiva de un bien de lujo, las cuales nos proporcionan los lineamientos para poder aplicar los principios sobre los cuales debe estar fundamentada una importación.

El método deductivo consta de las siguientes etapas:

- Determino los hechos más importantes en el fenómeno por analizar como, por ejemplo, porque existe varios vacíos en el conocimiento adquirido por un estudiante de nivel avanzado, será porque el material no es lo suficiente para que el estudiante interesado obtenga el conocimiento necesario o porque no existe un manual como guía para la importación definitiva de un bien de lujo el cual se desarrollara en el siguiente capítulo.
- Dedujo las relaciones constantes de naturaleza uniforme que dan lugar al fenómeno.

3.3 POBLACION Y MUESTRA

En este apartado se definió la población y la muestra ocupada en la investigación que se realizada

3.3.1 Población

El universo de estudio de la investigación se centró en los estudiantes de la Universidad de El Salvador Facultad Multidisciplinaria de Occidente, específicamente en los alumnos de quinto año de la materia de Legislación Aduanera de la carrera de Licenciatura en Contaduría Pública.

Se determinó que la población es finita y comprende 87 estudiantes inscritos en la materia de Legislación Aduanera.

3.3.2 Muestra

Debido a que la población fue pequeña se decidió por los 87 estudiantes inscritos en la materia de Legislación Aduanera y obtener resultados más específicos en la investigación realizada.

3.4 TECNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACION

3.4.1 Técnica De Recolección de Datos (Encuesta)

La recolección de los datos se obtuvo por medio de encuesta con preguntas cerradas que fueron dirigidas a los estudiantes de la materia de Legislación Aduanera de la carrera Licenciatura en Contaduría Pública de la Universidad de El Salvador Facultad Multidisciplinaria de Occidente.

Esta es una de las técnicas más utilizadas para la recolección de datos en una investigación, para el caso de los estudiantes, se les proporciono una encuesta la cual contestaron de forma virtual, en la cual mostraron el interés sobre el tema, y su accesibilidad a colaborar y conocer sobre la investigación.

3.4.2 Instrumento De Recopilación de Información (Cuestionario).

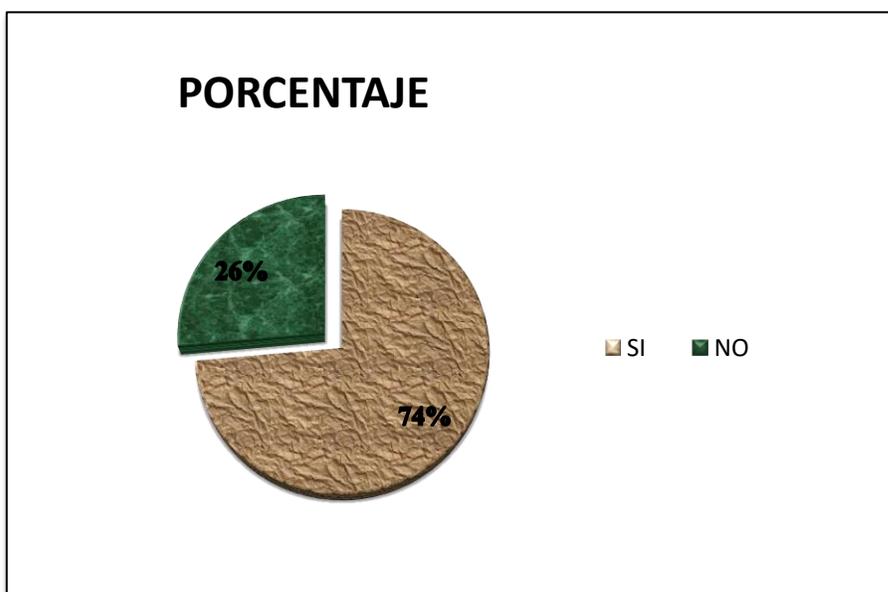
Para recopilación se utilizó el instrumento del cuestionario virtual, el cual consistió en un conjunto de preguntas cerradas de una o más variables a medir sobre sus conocimientos sobre la importación definitiva de un bien de lujo, en el ámbito de la legislación aduanera.

3.5 TABULACION, ANALISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS

Pregunta numero 1

¿Conoce lo que es un bien de lujo?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	64	74%
NO	23	26%
TOTAL	87	100%

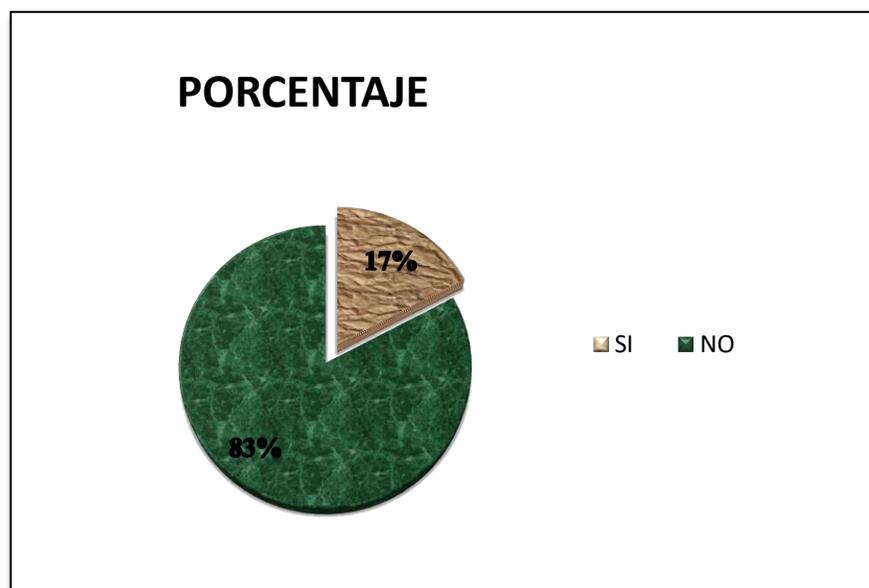


ANALISIS E INTERPRETACION: La población en estudio manifestó que tiene conocimiento de lo que es un bien de lujo. El 64% respondió que SI, mientras que el 26% respondió que NO.

Pregunta numero 2

¿Sabe lo que es una Importación Definitiva?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	15	17%
NO	72	83%
TOTAL	87	100%

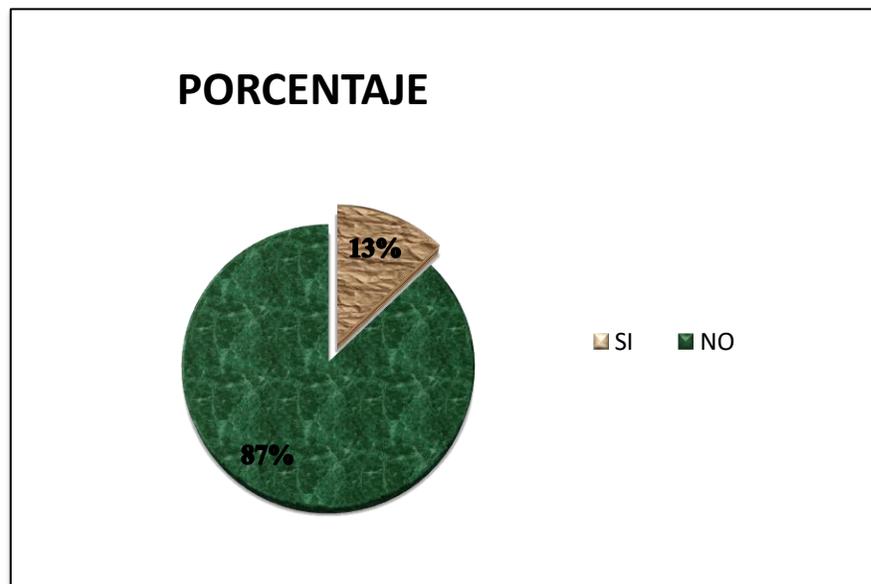


ANALISIS E INTERPRETACION: La población en estudio manifestó que no tiene conocimiento o no comprende lo que significa una importación definitiva. El 17% respondió que SI, mientras el 83% respondió que NO.

Pregunta numero 3

¿Conoce los requisitos que se deben cumplir un contribuyente o persona natural para realizar una importación definitiva?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	11	13%
NO	76	87%
TOTAL	87	100%

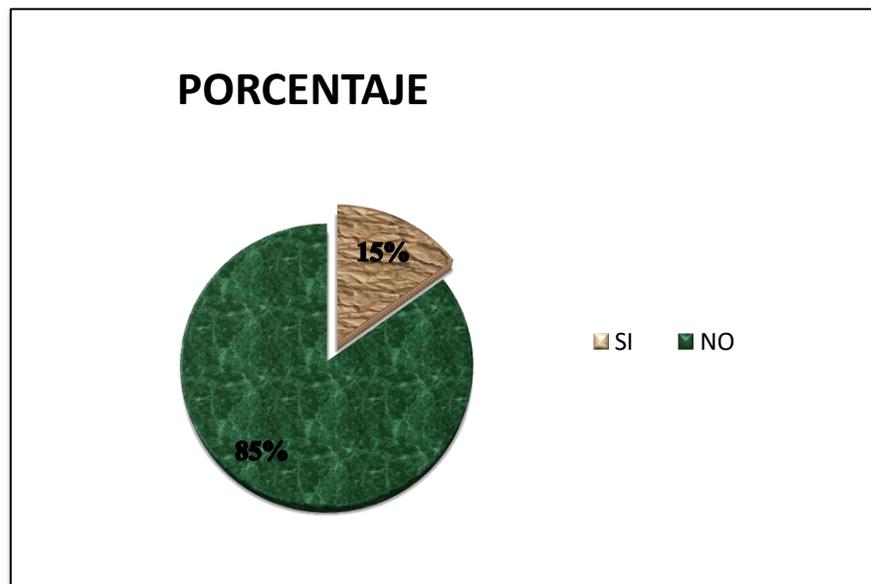


ANALISIS E INTERPRETACION: La población en estudio manifestó que No tiene conocimiento sobre los requisitos necesarios para realizar una importación definitiva. El 13% respondió que SI, mientras el 87% respondió que NO.

Pregunta numero 4

¿Sabe cuáles son las leyes que regulan el proceso de importación definitiva en El Salvador?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	13	15%
NO	64	85%
TOTAL	87	100%

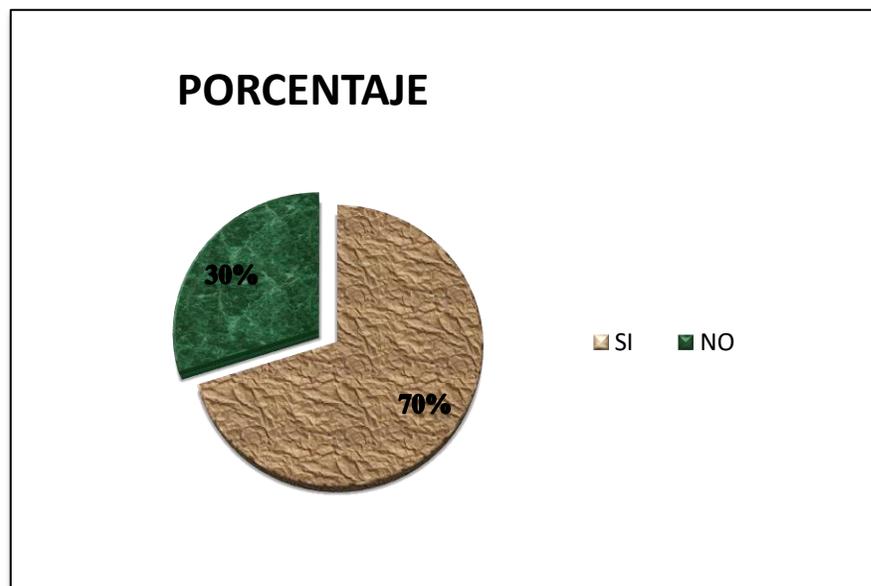


ANALISIS E INTERPRETACION: La población en estudio manifestó que no tienen un conocimiento necesario sobre las leyes que regulan el proceso de una importación definitiva en el país. El 15% respondió que SI, mientras el 85% respondió que NO.

Pregunta numero 5

¿Conoce los documentos necesarios para realizar una importación?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	61	70%
NO	26	30%
TOTAL	87	100%

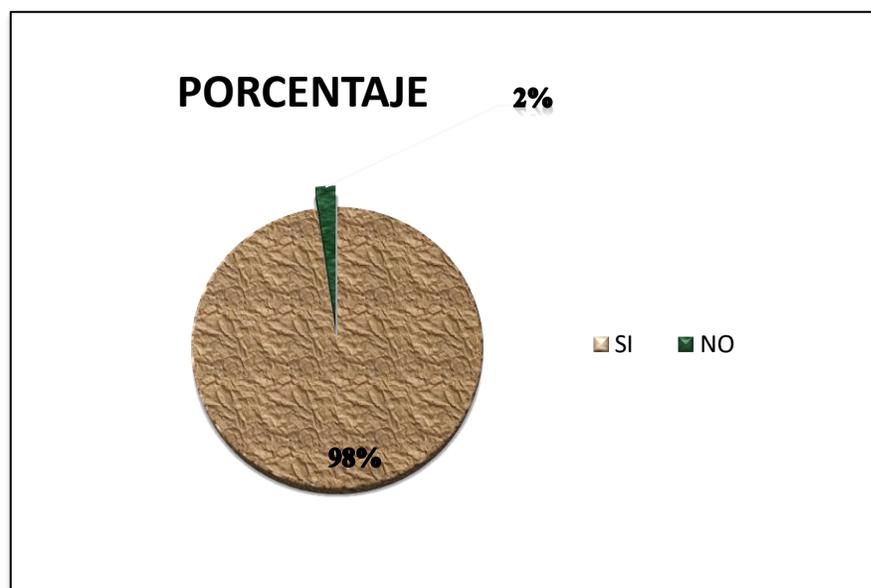


ANALISIS E INTERPRETACION: La población en estudio manifestó que tiene una noción de los diferentes documentos utilizados en el trámite de un proceso de importación en el país. El 70% respondió que SI, mientras el 30% respondió que NO.

Pregunta numero 6

¿Sabe lo que es una declaración de mercancías?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	85	98%
NO	2	2%
TOTAL	87	100%

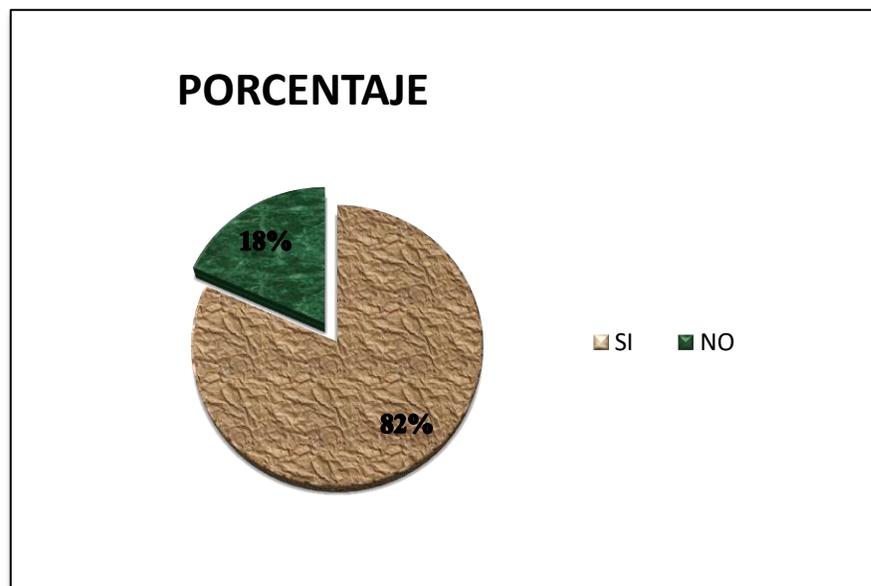


ANALISIS E INTERPRETACION: La población en estudio manifestó que saben lo que es una declaración de mercancías, la cual es parte del programa de estudio de la asignatura de Legislación Aduanera. El 98% respondió que SI, mientras el 2% respondió que NO.

Pregunta numero 7

¿Sabe lo que es una partida arancelaria?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	71	82%
NO	16	18%
TOTAL	87	100%

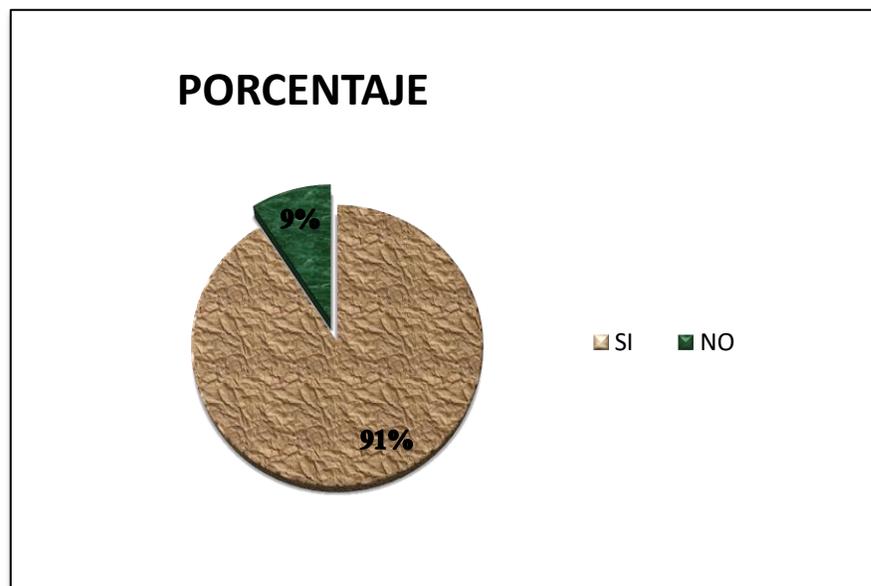


ANALISIS E INTERPRETACION: La población en estudio manifestó que tienen conocimiento lo que es una partida arancelaria, utilizada en el proceso contable de una importación en el país. El 82% respondió que SI, mientras el 18% respondió que NO.

Pregunta numero 8

¿Conoce la diferencia entre impuestos y aranceles?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	79	91%
NO	8	9%
TOTAL	87	100%

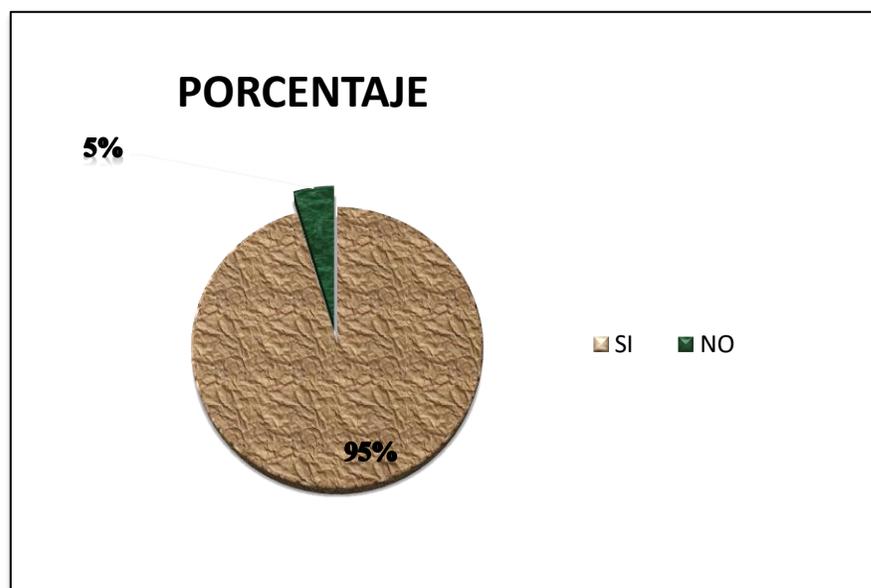


ANALISIS E INTERPRETACION: La población en estudio manifestó que conoce la diferencia que radica entre los impuestos y los aranceles que se deben cancelar al momento de realizar una importación en el país. El 91% respondió que SI, mientras el 9% respondió que NO.

Pregunta numero 9

¿Conoce la nomenclatura arancelaria?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	73	95%
NO	4	5%
TOTAL	87	100%

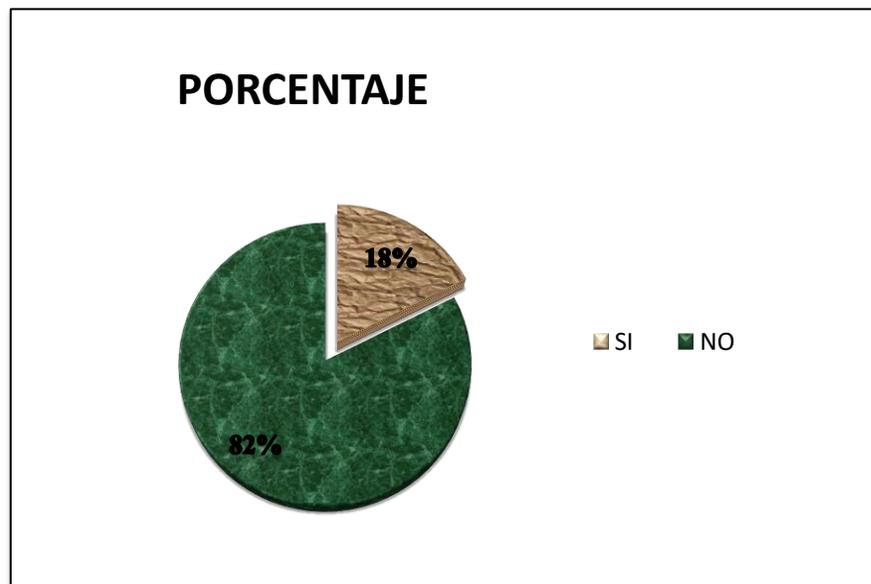


ANALISIS E INTERPRETACION: La población en estudio manifestó que conoce lo que es una nomenclatura arancelaria utilizada para clasificar las mercancías en aduana. El 95% respondió que SI, mientras el 5% respondió que NO.

Pregunta numero 10

¿Conoce cuáles son las etapas a seguir para la importación definitiva de un bien de lujo?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	17	18%
NO	70	82%
TOTAL	87	100%

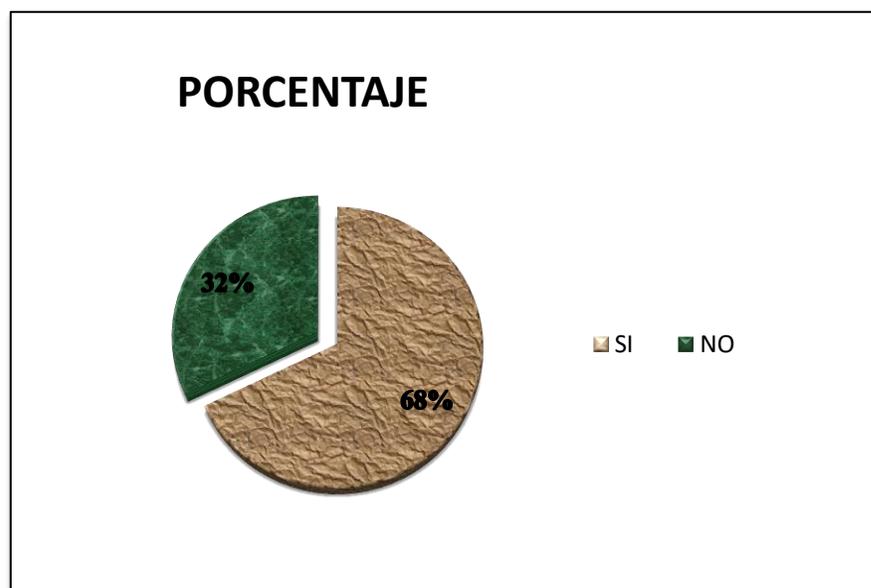


ANALISIS E INTERPRETACION: La población en estudio manifestó que no conocen los pasos y procesos necesarios para realización correcta de una importación en el país. El 18% respondió que SI, mientras el 82% respondió que NO.

Pregunta numero 11

¿Conoce sobre los tratados de libre comercio que existen en el salvador?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	59	68%
NO	28	32%
TOTAL	87	100%

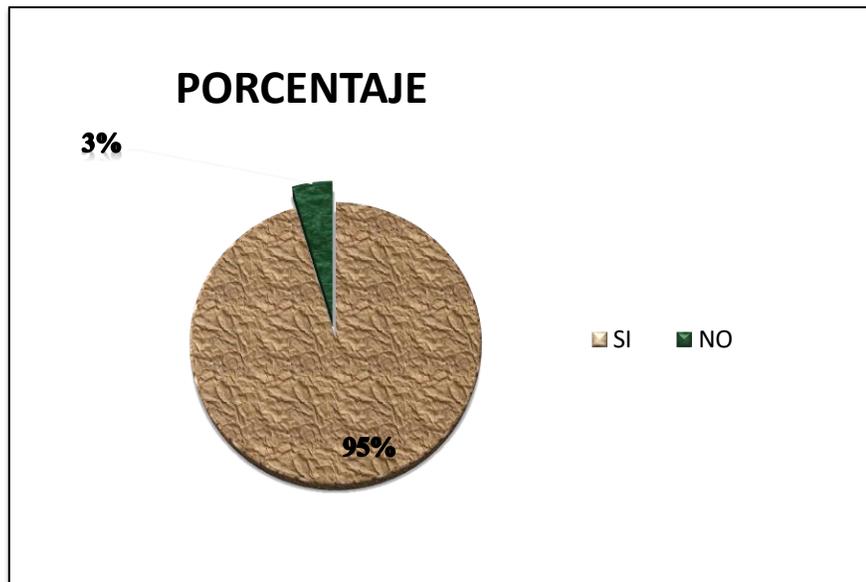


ANALISIS E INTERPRETACION: La población en estudio manifestó que conoce sobre los tratados de libre comercio que se utilizan para la importación de mercancías dentro del país. El 68% respondió que SI, mientras el 32% respondió que NO.

Pregunta numero 12

¿Cree que es necesaria la elaboración de un manual dirigido a los estudiantes de la carrera Licenciatura en Contaduría Pública sobre la importación definitiva de un bien de lujo?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	44	97%
NO	3	3%
TOTAL	87	100%



ANALISIS E INTERPRETACION: La población en estudio manifestó que cree que es necesario la elaboración de un manual dirigido a los estudiantes de la carrera licenciatura en contaduría pública sobre cómo realizar una importación definitiva de un bien de lujo, realizado en el país. El 97% respondió que SI, mientras el 3% respondió que NO.

3.6 ANALISIS GENERAL DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS

Con base a los resultados obtenidos en la encuesta realizada a través de cuestionario a los estudiantes de quinto año de Licenciatura en Contaduría Pública de la Universidad de El Salvador Facultad Multidisciplinaria de Occidente, se concluye que la población en su mayoría conoce los requisitos generales que deben cumplir un contribuyente o persona natural para poder realizar un trámite de importación de un bien de lujo en El Salvador, con el detalle que se le consultó sobre el conocimiento de los bienes de lujo mostraron conocer lo que son, en cuanto a su conocimiento sobre la importación definitiva mostraron desconocer lo que era, también manifestaron desconocer los requisitos que debe cumplir contribuyentes o personas naturales en una importación y las leyes que regulan el proceso de importación definitiva, e ignoran los documentos relacionados en una importación definitiva, al igual que tienen conocimientos de lo que es una declaración de mercancía, tienen un conocimiento de lo que es una partida arancelaria y la diferencia que existe entre los impuestos y aranceles.

Se consultó si conocen la nomenclatura arancelaria y resulto que tienen conocimiento sobre ella, cuando se consultó sobre las etapas que debe tener una importación de un bien de lujo manifestaron desconocer, al igual que tienen poco conocimiento sobre los tratados de libre comercio entre el salvador y estados unidos, lo cual se le consulto si a los estudiantes si consideraban necesario la elaboración de un manual sobre importación definitiva de un bien de lujo, los resultados fueron que un 94% afirmo que si es necesario la creación de este manual.

**CAPITULO IV: MANUAL DE PROCESOS
PARA LA IMPORTACIÓN DEFINITIVA DE
BIENES DE LUJO, HACIENDO REFERENCIA A
LAS MOTOS ACUÁTICAS, SUS OBLIGACIONES
ADUANALES, TRIBUTARIAS Y SU
TRATAMIENTO CONTABLE**

4.1 INTRODUCCION

El siguiente manual tiene como finalidad de servir de base para elaboración de una importación definitiva, tomando en cuenta los procesos aduaneros que debe realizarse al momento de comenzar una importación, así como los pasos a seguir y las etapas que debe pasar para lograr un trámite adecuado

Ha sido elaborado tomando como base principalmente La Ley de Recauca, SAC, Ley de Ira matricula, y los diferentes documentos necesarios, al igual que las leyes tributarias necesarias en la elaboración del mismo.

El manual proporcionara de manera práctica, los pasos a seguir al momento de realizar una importación definitiva de un bien de lujo, basándose en el hecho de que lo realice una persona natural o jurídica y así saber realizar el proceso de una manera práctica

4.2 PROCEDIMIENTOS PARA PROCEDER A UNA IMPORTACION DEFINITIVA DE BIENES DE LUJO EN EL SALVADOR

El comercio exterior es el intercambio de bienes, servicios y capitales entre diferentes países cuando un país necesita ingresar productos se produce la importación, la que se define como “la introducción legal de mercancía extranjera para su uso o consumo definitiva del país” y cuando se trata de bienes de lujo o suntuarios el proceso varia un poco , ya que se clasifican en un grupo selecto de mercancía, que por el hecho de ser un lujo y no una necesidad esta regulados con diferentes impuestos, y procedimientos especiales para su importación o exportación en el país.

A pesar de las ventajas del libre intercambio de mercancías, es importante considerar algunos aspectos que implican limitar la entrada de productos extranjeros, lo que se conoce como medidas proteccionistas representadas en los aranceles aduaneros de importación. La aplicación de estos aranceles es gravitante en la economía de un país, permiten, por ejemplo, obtener recursos fiscales y limitar las importaciones para proteger a la industria nacional.

En la actualidad existen muchas maneras para poder importar, cada país posee instituciones dedicadas a esta labor, las cuales exigen alguna documentación o trámite que puede variar según cada caso.

4.2.1 Secuencia de una Importación

La "Secuencia de una Operación de Exportación-Importación Definitiva de Bienes de Lujo", es la sucesión cronológica de las operaciones y tramites que realizan el vendedor (exportador) y el comprador (importador) para concretar una operación de compraventa internacional de mercancías. La operación comercial se efectúa entre personas que residen en diferentes países.

A continuación, se detalla información general, acerca de cómo se puede concretar una importación desde El Salvador

1) CONTACTAR AL PROVEEDOR DEL EXTERIOR Y ACORDAR LA COMPRA

Una vez analizado el mercado y tomada la decisión de importar un producto, se deberá establecer contacto con las empresas del exterior que puedan proveerle el mismo. Hoy en día, este tipo de información es muy sencilla de obtener, utilizando herramientas como el Internet.

Usualmente, el contrato de compra-venta internacional es través de una "Orden de Compra", la cual es la aceptación expresa de la oferta "Cotización" del proveedor.

Respecto a las condiciones de responsabilidad en el comercio internacional, estos pueden ser de varios tipos. Los más comunes son Ex Works, FOB y CIF. La utilización de las distintas condiciones, muchas veces tienen que ver con la experiencia en comercio exterior que posean ambas partes, proveedor y comprador.

- **Ex Works:** "En Fábrica", quiere decir que la mercancía se entrega en la fábrica del proveedor y el resto de los costos para traerla hasta el negocio del comprador corren por cuenta de este último.
- **FOB:** "Libre en Buque", es decir que el precio de la mercancía incluye los costos hasta encontrarse cargada en el buque en el puerto de origen, el resto de los costos quedan a cargo del comprador.
- **CIF:** "Costo, Seguro y Flete", entendiéndose que el precio incluye los costos hasta que la carga se encuentra en el buque en el puerto destino, lo que resta abonar es el manipuleo en el puerto (son los gastos por descargar la mercancía del buque y cargarla a un camión), los costos aduaneros (derechos de nacionalización, anticipo de impuestos) y el flete hasta el negocio del comprador.

Sin embargo, cada vendedor o comprador pueden utilizar cualquier término de negociación que ellos estimen convenientes.

Referente a la cantidad y tipo de mercancía, es necesario mencionar la forma de tratamiento y transporte. La más habitual es en contenedores, siendo estos refrigerados o no

refrigerados, que son grandes cajas metálicas y existen de diferentes tamaños. Los utilizados más frecuentemente son los de 20 pies (6 x 2 x 2,5 mts; 30 m³) o 40 pies (12 x 2 x 2,5 mts; 60 m³).

Por lo tanto, se puede comprar mercancía suficiente como para ocupar un contenedor entero, o sino parte del mismo (las empresas que realizan los fletes internacionales de mercancías, disponen de contenedores para transportar pequeños volúmenes de diferentes dueños).

2) EFECTIVIZAR EL PAGO AL PROVEEDOR

El comercio internacional es una actividad en la que posee especial importancia la manera de pago y cobro de las operaciones de compra venta, por ello escoger el medio de pago más idóneo a cada operación, puede ser uno de los factores determinantes del éxito o fracaso de una transacción internacional; presentando a continuación las diferentes formas de pago:

Carta de Crédito; es uno de los medios de pago utilizado frecuentemente, que asegura el cumplimiento de las condiciones pactadas entre las partes.

El comprador deberá iniciar la gestión de pago con un banco de su país (por ejemplo, en cualquier sucursal de Banco), que recibe la denominación de Banco Emisor. El emisor se pondrá en contacto con su corresponsal en el exterior para informar al proveedor de la existencia de una carta de crédito abierta a su favor. Una vez que el proveedor ha sido notificado embarcará la mercancía y presentará la documentación de embarque original en el banco de su país (exterior) a la espera del pago.

El banco en el exterior revisa la documentación y, si la encuentra conforme a los términos de la carta de crédito, efectúa el pago a su cliente. Paralelamente, este banco envía la documentación original al banco emisor para su revisión, si el emisor la encuentra conforme a lo establecido en la carta de crédito emitirá el pago a su corresponsal.

En este mismo momento el comprador es notificado de la llegada de los documentos de embarque originales para que los retire y efectúe el pago. Con esta documentación en su poder el comprador puede realizar el despacho de la mercancía a su arribo.

Transferencia Electrónica; es la manera de traspasar fondos desde una cuenta a otra, a través de un servidor autorizado que es generalmente del banco con quien se tiene la cuenta y claves de acceso.

Depósito Bancario; consiste en que el importador paga con su propio recurso monetario, depositando a nombre del proveedor la suma acordada por la mercancía adquirida.

Cada comprador y vendedor buscara la forma de garantizarse el pago oportuno.

3) INSCRIPCIÓN EN ADUANA

Para lograr realizar la operación de comercio exterior es condición indispensable solicitar la inscripción como importador / exportador ante la Dirección General de Aduanas. Este trámite no tiene costo y demora 15 días (aproximadamente) a partir del momento de presentación de la solicitud correspondiente, la cual no contiene fecha de expiración.

4) CONTACTAR A UN DESPACHANTE DE ADUANA

Es el encargado de cumplir las formalidades aduaneras, tanto de salida como de ingreso de la mercancía a un país. Sus principales actividades se centran en la clasificación arancelaria,

Declaración de la Mercancía, valoración y cumplimiento de las normas de origen de las que rigen sobre cada tipo de mercancía.

El despachante de aduana es la persona que actúa como agente auxiliar del comercio y del servicio aduanero, habilitado por la Dirección General de Aduanas, que actuando en nombre del importador o exportador efectúa trámites y gestiones relacionadas con las operaciones aduaneras.

Además, asesora en todos los aspectos técnicos, operativos y jurídicos que conforman el universo normativo aduanero, hasta el desarrollo de actividades relacionadas conforme a las necesidades cambiantes de las operaciones de compra-venta internacional, tales como: permisos de importación, visados, licencias e impuestos aduaneros.

La autorización para operar como agente aduanero es personal e intransferible. Únicamente podrá hacerse representar por sus asistentes autorizados por el Servicio Aduanero.

Sin embargo, las grandes empresas importadoras, cuentan con un área o departamento especializado de realizar transacciones relacionadas con las operaciones de comercio internacional. De lo contrario, acuden a una agencia de servicios aduanales para realizar dichos trámites.

5) DESPACHO AL PAÍS DE DESTINO DE LA MERCANCÍA

Como parte de la modernización de la Dirección General de Aduanas (DGA), cobró vigencia el sistema de Teledespacho por Internet. San Bartolo y la Delegación de Aduanas de la Tres Torres fueron las primeras en dar este servicio, el uso del Teledespacho es obligatorio para todos los importadores a la hora de declarar sus mercancías en las aduanas del país.

Desde Octubre de 2002, con el objetivo de facilitar al Usuario de Teledespacho (trámites electrónicos de importación) el poder de realizar una Orden de Pago de los impuestos de Importación desde su oficina y así evitar tener que enviar a alguien a certificar cheques para poder retirar la mercancía en las diferentes aduanas del país, el Ministerio de Hacienda contrató los servicios de consultoría DIESCO EAN El Salvador, para el desarrollo de una Plataforma de Pago Electrónico de Impuestos llamado Tele pago.

El Teledespacho, es un sistema de información tecnológica que permite la transmisión electrónica del manifiesto de carga, Declaración de la Mercancía, formularios aduaneros, así como el control electrónico de los pagos al sistema financiero para que usuarios como transportistas, agentes aduanales, empresas tramitadoras, exportadores y bancos pueden realizar sus operaciones. Es un sistema integrado de información entre clientes, bancos, aduanas e instituciones relacionadas, que permite establecer conexiones a través de una red privada, estos significan que los clientes se conectan con Aduanas sin que otros usuarios de internet tengan acceso al paquete de datos.

➤ PROCESO DEL TELEDESPACHO

Es necesario mencionar, que las operaciones de Teledespacho son ejecutados por zonas francas, importadores/exportadores, agentes aduanales, transportistas, couriers y empresas en

general. Sin embargo, es importante aclarar que las empresas que operan directamente el Teledespacho son aquellas que manejan altos niveles de importaciones y exportaciones (lo menos 2 por semana).

Paso 1: Solicitar Autorización

Previo a realizar operaciones por Teledespacho se debe solicitar autorización a la Dirección General de Aduanas (DGA) para realizar el Teledespacho y así adquirir el software.

Paso 2: Definir el tipo de operación

Se debe definir el tipo de operación de importación o exportación a realizar, tomando en cuenta:

- Número de importaciones/exportaciones por mes que se realizan.
- Tipo de producto.
- Cuales aduanas serían utilizadas según el tipo de transporte y país de destino u origen.

Paso 3: Definir como realizar el Teledespacho

Como se mencionó anteriormente, si el nivel de transacciones comerciales internacionales es alto el Teledespacho lo realiza la propia empresa, de lo contrario por medio de un agente aduanal.

Paso 4: Entrega de Documentos

Una vez la empresa decide contratar los servicios de un agente aduanal, la empresa debe entregarle al agente la factura comercial de la mercancía y el documento de transporte, sea este un conocimiento de embarque, carta de porte o guía aérea.

Paso 5: Creación de la Declaración de Mercancías

Para la creación de la Declaración de Mercancías, se realiza mediante el software del El Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA), es la herramienta informática para el control y administración de la gestión aduanera, permite realizar un seguimiento automatizado de las operaciones aduaneras y controlar efectivamente la recaudación de los impuestos.

Cuando el agente aduanal tiene esta información, realiza una Declaración de Mercancías haciendo uso de un formato que ofrece el SIDUNEA, donde se llenan las casillas especificando el número de bultos, el nombre del importador y exportador, aduana de entrada, medio de transporte, país de origen y destino, total de importe, etcétera.

Paso 6: Verificación de la Declaración de Mercancía

Una vez terminada la Declaración, ésta es impresa y revisada. Si toda la información está correcta se envía al cliente para que sea verificada, luego esta es teledespachada vía electrónica a Aduana.

Paso 7: Teledespacho: Envío de la Declaración a Aduana

Una vez esta Declaración haya sido verificada por la empresa, esta se envía electrónicamente por medio del SIDUNEA a la Aduana donde se recibirá la mercancía importada. Una vez Aduana le asigna un número de registro y lo envía, luego se imprime la

Declaración y debe ser firmada por el agente aduanal con la cual se puede proceder al pago de aranceles e impuestos, ya sea por cheque certificado o por medio de Telepagó.

Paso 8: Pago de la Transacción

El cliente tiene la opción de realizar el pago por medio del agente aduanal a quien le envía un cheque o directamente por medio del sistema Telepagó.

Paso 9: Retiro de la Mercancía en Aduana

La persona que retirará la mercancía debe presentarse el día indicado a Aduana con la Declaración cancelada y firmada por el Banco y con los documentos originales de la mercancía. Al llegar a Aduana, ingresa el número de Declaración y automáticamente se obtiene la información y la mercancía es sometida al proceso de selectividad, donde se determina si la mercancía debe o no ser revisada, sus documentos y contenido.

Presentar Declaración de Mercancías. Toda mercancía, para ser destinada a un régimen aduanero, deberá estar amparada en una declaración.

Forma y medio de presentación de Declaración de Mercancías. La declaración de mercancías se presentará mediante transmisión electrónica o en los formularios autorizados por el Servicio Aduanero, previo cumplimiento de las formalidades aduaneras y pago anticipado de los derechos e impuestos, cuando corresponda.

Condiciones de presentación de Declaración de Mercancías. Para la presentación de la Declaración de Mercancías deberá cumplirse, entre otras, con las condiciones siguientes:

- a) Que refieran a un sólo régimen aduanero.

b) Que se presente en nombre de las personas que tengan derecho de disposición sobre las mercancías, salvo las excepciones legales.

c) Que las mercancías se encuentren almacenadas en un mismo depósito.

d) Que las mercancías estén consignadas en el respectivo manifiesto de carga, aunque existan varios documentos de transporte, salvo las excepciones legales.

e) Otras que legalmente se establezcan.

Medidas técnicas. El interesado también debe entregar a la autoridad aduanera los informes técnicos que permitan la identificación plena de las mercancías, tales como catálogos, diseños industriales, planos, folletos, etc.

Disposición de mercancías. El declarante debe poner a disposición del funcionario aduanero las mercancías para que realice el reconocimiento físico, cuando esto corresponda y ser el mismo declarante quien realice la apertura de los bultos, su agrupamiento y demás operaciones necesarias para facilitar su inspección por parte de la aduana.

Personal especializado. Cuando las mercancías por reconocer, requieran la aplicación de medidas técnicas para manipularlas, movilizarlas o reconocerlas, la autoridad aduanera exige que el interesado asigne personal especializado, dentro del plazo de 48 horas.

Las declaraciones, de acuerdo al régimen de que se trate, deberán contener al menos, la siguiente información:

➤ **CONTENIDO DE LA DECLARACIÓN ADUANERA**

1. Identificación y registro tributario del importador y/o exportador.
2. Identificación del agente aduanero, cuando corresponda.
3. Identificación del transportista y del medio de transporte.
4. Régimen aduanero que se solicita.
5. País de origen, procedencia y destino de las mercancías, en su caso.
6. Número de manifiesto de carga.
7. Características de los bultos, tales como: cantidad y clase
8. Peso bruto en kilogramos de las mercancías
9. Código arancelario y descripción comercial de las mercancías
10. Valor en aduana de las mercancías
11. Monto de la obligación tributaria aduanera, cuando corresponda

Procedimiento para Efectuar la Declaración Autodeterminada

El procedimiento implica una serie de requisitos que tienen que cumplirse para que esta declaración se elabore y posteriormente se acepte:

➤ **REQUISITOS DE LA DECLARACIÓN**

1. Se efectúa bajo fe de juramento del declarante (importador o su representante).

2. Deberá transmitirse electrónicamente (excepcionalmente por otros medios autorizados).

3. Debe solicitar un solo régimen aduanero.

4. Debe efectuarse en nombre o por las personas que tengan derechos legales sobre las mercancías, excepto si hay una particularidad legal.

5. Que las mercancías se encuentren almacenadas en un mismo depósito.

6. Que se encuentren consignadas en un solo manifiesto de carga, aunque estén amparadas en múltiples documentos de transporte.

➤ Documentos que deberán de acompañar a la Declaración de Mercancías Información y documentos obligatorios a presentar junto con la declaración de mercancías:

➤ **DOCUMENTOS QUE DEBEN ACOMPAÑAR LA DECLARACIÓN**

➤ **Factura comercial:** es el único documento que se tomará como base para la determinación del valor de la transacción. Se requiere presentar un original y tres copias, según lo estipulado en el artículo 323 del RECAUCA.

➤ **Declaración del valor en aduana de las mercancías,** el valor en aduana constituye la base imponible para la aplicación de los Derechos Arancelarios a la Importación (DAI), de las mercancías importadas o internadas al territorio aduanero de los Estados Parte. Dicho valor será determinado de conformidad con las disposiciones del Acuerdo relativo a la aplicación del artículo VII del Acuerdo General sobre **Aranceles** Aduaneros y Comercio de 1994 y las del capítulo correspondiente en el Reglamento, según lo establecido en el artículo 44 del CAUCA.

- **Documento de embarque o de transporte:** podrá tratarse según el caso de: conocimiento de embarque para transporte marítimo (Conocimiento de Embarque o BL por sus siglas en inglés de Bill of Lading, Guía Aérea o Carta de Porte); guía aérea para transporte aéreo y carta de porte, para transporte terrestre. Se requieren tres originales y tres copias de cada documento, regulado en el artículo 321 literal b) del RECAUCA.

- **Certificado de origen:** son documentos que se utilizan para dar fe del origen del producto que se importará a los mercados que así lo exigen. Sirven para dar testimonio donde es fabricado, el cultivo, el nacimiento o la extracción del producto, en El Salvador no siempre es obligatorio. Puede ser requerido por las Aduanas cuando la mercancía goce de una preferencia arancelaria o por medidas proteccionistas aplicadas a ciertas mercancías (textiles, calzado, etcétera) de acuerdo a lo señalado en el artículo 18 del Reglamento Centroamericano sobre el Origen de las Mercancías, en relación con el artículo 321 literal d) del RECAUCA.

➤ **DOCUMENTOS NO OBLIGATORIOS QUE PUEDEN AGILIZAR EL
DESPACHO**

Aunque no son obligatorios, estos documentos pueden facilitar la inspección de la mercancía y la determinación de sus valores, clasificaciones etc.

- **Lista de empaque:** detalla la cantidad de mercancía contenida en cada bulto, peso neto y bruto y sus respectivas medidas de cada documento.

- **Licencias, permisos, certificados u otros documentos** referidos al cumplimiento de las restricciones y regulaciones no arancelarias a que estén sujetas las mercancías y demás

autorizaciones o garantías exigibles en razón de su naturaleza y del régimen aduanero a que se destinen, señalado en el artículo 321 literal e) del RECAUCA.

6) CONTRATACIÓN DE FLETE Y SEGURO POR EL TRANSPORTE LOCAL

Liberada la mercancía por Aduana, la empresa de transporte podrá retirarla del Puerto o Aduana de entrada y trasladarla hasta el negocio, bodega o instalaciones del comprador.

Para retirar la mercancía de la aduana de destino, se presenta las condiciones que si el importador cuenta con transporte propio, no amerita la contratación de transporte; si en el caso que el importador no tenga a disposición este servicio, también se contrata desde la salida del país donde se está importando la mercancía hasta la llegada al país de destino; o puede establecerse según las condiciones de compra mediante el INCOTERMS acordado por el comprador y vendedor, el cual puede cubrir los gastos de flete y seguro hasta las instalaciones de la empresa que solicita las mercancías.

También, se presenta la situación que el importador no presente documentación sobre seguro y transporte, la Aduana aplica un porcentaje de los mismos, en función a lo establecido en el artículo 2 de la Ley de Simplificación Aduanera enunciado de la forma siguiente:

En los casos que el importador, no pueda acreditar el valor de la prima de seguro por no haber efectuado la contratación de una póliza para el transporte de carga, el Servicio de Aduanas, podrá establecer como prima de seguro, los porcentajes que a continuación se detallan:

- a) Transporte regional terrestre de carga: 1.25% sobre el valor FOB de las mercancías; y
- b) Transporte internacional de carga, sin consideración de la modalidad de transporte: 1.50% sobre el valor FOB de las mercancías.

Para la determinación del valor flete, el Servicio de Aduanas, podrá establecer de manera periódica valores de referencia, en consulta con las gremiales de transporte o empresas del rubro, los cuales serán publicados para conocimiento de los importadores y Auxiliares de la Función Pública Aduanera.

En el caso que, no se pueda acreditar un valor de flete, por parte del importador, el Servicio de Aduanas, establecerá el 10% sobre el valor FOB de las mercancías.

4.3 PROCEDIMIENTOS PARA LA IMPORTACION DEFINITIVA DE UN BIEN DE LUJO

Los procedimientos, son lineamientos para ejecutar una acción, estos son de vital importancia para el desarrollo de las actividades en las aduanas de una manera uniforme, por lo tanto las mercancías pertenecientes a un género y sometidas a un mismo régimen serán tratadas de acuerdo a lo previsto y establecido por la legislación, lo cual permite tanto al usuario como a la institución aduanera conocer de antemano los lineamientos en los que se enmarca su operación.

Las importaciones, requiere la combinación de una serie de tramitaciones tanto en el ámbito nacional como internacional. Desde el contacto con el vendedor del exterior, pasando por toda la logística aplicada según los casos para el arribo de la mercancía al país, el seguimiento correspondiente y la preparación de documentación y Declaración Aduanera para que ese proceso sea dinámico y fluido.

El proceso de Declaración Definitiva de mercancías de importación restringida (que requieren permisos, inspecciones o autorizaciones de importación), solamente se autoriza si dichos trámites de autorización fueron aprobados por las autoridades respectivas.



1. El declarante que tramita se apersona a la Aduana a la que transmitió la declaración de mercancías.

2. Presenta los siguientes documentos:

- Dos ejemplares impresos de la declaración.
- Los documentos originales que exige el régimen seleccionado.

3. La Aduana verifica y valida la información de los documentos contra lo registrado.

4. Si el sistema aprueba, la declaración se registra y el mismo sistema lo somete a selectividad.

5. La declaración aduanera puede someterse a un régimen aduanero en el momento de su ingreso al país o a su llegada a la aduana destino, en donde se debe realizar el pago de los derechos aduaneros e impuestos.

Esta posibilidad no aplica en los despachos anticipados (antes del arribo de la unidad de transporte al territorio aduanero de El Salvador), en donde, la aplicación de la selectividad sucederá en el momento de la transmisión y, si ésta arrojará como resultado la revisión física, ésta se realizará en la aduana interna de destinación de las mercancías.

Si la transmisión y el pago se realizaron por la vía electrónica y no requiere permiso o control de importación, se omite el registro previo (segundo registro) de la declaración.

6. Del resultado de la selectividad:

Si la declaración es anticipada y se sometió a un segundo registro, (es decir, los documentos originales de la declaración están en la aduana donde se efectuó el segundo registro), la declaración en frontera se tramitó (corrió) con los documentos de transporte.

Las aduanas de ingreso e interna, deberán coordinar lo pertinente, para que la operación realizada se compile en un único expediente en la aduana que dio fin al trámite de internamiento. Para que esto suceda, la aduana de frontera o puerto de ingreso remite a la aduana interna de despacho o verificación, los documentos de transporte originales y guía de transito cuando proceda.

Resultado selectividad “verde”

El sistema indica "Levante Automático", y el usuario recibe un ejemplar de la declaración firmando la aceptación del resultado y procede a retirar la mercancía Resultado selectividad “amarillo”

El sistema indica —Aforo Documental, se redirige la declaración y hay dos posibilidades:

- Si se ha realizado segundo registro, se liquida en sistema y se procede al despacho de las mercancías, sin la exigencia de la declaración original y sus documentos.
- Si no se ha realizado segundo registro, se exige la presentación de la declaración original y documentos.

Una vez verificado el cumplimiento de la revisión documental y verificados los requisitos no arancelarios (permisos de importación, por ejemplo), el funcionario designado por la autoridad, procede con la liquidación y autorización electrónica del —Levantell de las mercancías. El usuario recibe un ejemplar de la declaración firmando el que queda en poder de la aduana.

Resultado selectividad “rojo”

El sistema indica "Verificación Inmediata" hay dos posibilidades:

- Si se encuentra en la aduana en donde se Teledespacho la mercancía, el declarante debe poner la mercancía a disposición del funcionario designado por la autoridad para efectuar la revisión física.
- Si se encuentra en la aduana de ingreso, debe enviar la mercancía en tránsito hacia la aduana de teledespacho, para poner la mercancía a disposición del funcionario designado por la autoridad para efectuar la revisión física.

Lugares para efectuar la revisión física:

- a) En los casos que las mercancías ingresan por las fronteras de Anguiatú, Chinamas y San Cristóbal, el declarante, debe teledespachar la declaración aduanera hacia la Aduana Interna de Santa Ana y San Bartolo.

b) En el caso de las que ingresan por La Hachadura, se deberán teledespachar a la Aduana Interna de San Bartolo o Almacenadora La Roca.

c) Las mercancías que ingresan por las fronteras de El Poy y El Amatillo, deberán teledespacharse en la Aduana Interna de San Bartolo.

Una vez verificado el cumplimiento de la revisión física y, verificados los requisitos no arancelarios, el funcionario designado por la autoridad, procede con la liquidación y autorización electrónica del Levantell de las mercancías. El usuario recibe un ejemplar de la declaración firmando el que queda en poder de la aduana.

A continuación, se presentan los lineamientos para realizar una orden de compra de una mercancía al extranjero

➤ Orden de compra de una mercancía al extranjero

Responsables	Procedimientos
Importador	1. El importador realiza las cotizaciones de la mercancía con los proveedores en el extranjero.
	2. Una vez el importador, toma la decisión, selecciona el proveedor, según los términos de negociación que ofertan.
	3. El importador inicia la negociación de compra con el proveedor, realiza la selección de la mercancía y la planeación de tiempos y formas de entrega de la mercancía a El Salvador.
	4. Elaborado la orden de compra, el importador lo envía por e-mail al proveedor, con las especificaciones técnicas de la mercancía tales como: modelo, marca, talla, catálogo de productos, fecha de caducidad, descripción del producto, fotografía de calidad, etcétera.
	1. Se realiza la programación y gestión de pago del proveedor, ya sea por las diferentes formas de pago que funcionan actualmente.
	2. El proveedor envía las muestras de las mercancías para que el importador otorgue el visto bueno.

Proveedor	3. Tomada la decisión de compra, el importador proporciona toda la documentación completa y correcta, luego se autoriza el embarque por el proveedor.
	4. Según los términos de negociación acordados, la mercancía es importada a El Salvador.

4.4 FORMAS DE IMPORTACIÓN DEFINITIVA EN EL SALVADOR

El sector transporte, juega un papel importante para todos los sectores del país, ya que por medio de éste, se moviliza la economía del país. En función, a esta situación en El Salvador se emplean diversas formas de importación de mercancías, bajo diferentes modalidades de transporte los cuales se presentan a continuación:

4.4.1 Importación Definitiva por Tránsito Terrestre

La modernización de la infraestructura de transporte que comenzó con los ferrocarriles, también se pudo apreciar en las principales ciudades de San Salvador y Santa Ana. En la década de 1920 fueron asfaltadas las principales calles de San Salvador y la mejoría de las calles obedecía también a otra consideración fundamental: la llegada del automóvil allá por 1915 y, pocos años más tarde, del camión y del autobús.

A partir de entonces el crecimiento de la infraestructura vial urbana e interurbana ha ido incrementándose aceleradamente, de acuerdo a la expansión de centros industriales, de producción, de servicios, así como de los habitacionales. Esto genera una demanda de servicios, especialmente de comunicación y transporte, ya que sin ellos no se puede lograr la movilidad de productos para su comercialización, además de que influyen directamente en los costos de los artículos a través de los importes en concepto de producción.

En Centroamérica, cuyos esfuerzos de integración se remontan a los años sesenta, el sistema vial contemplaba dos carreteras trans-istmicas: La carretera Panamericana diseñada en los años cincuenta; Cuatro carreteras interoceánicas: puerto Quetzal, Santo Tomas de Castilla, Acajutla, Puerto Cortés y Caldera, San Lorenzo, Puerto Limón.

Una fuente fundamental de la demanda de servicios de transporte en los años recientes ha sido evolución del Comercio Internacional.

4.4.2 Importación Definitiva por Tránsito Marítima

En la década de los años cincuenta, el creciente desarrollo económico en El Salvador exigió la creación de un conjunto de instalaciones portuarias, para facilitar la exportación de productos salvadoreños a los mercados internacionales, así como la importación de mercancías en general.

El 28 de mayo de 1952, se creó la Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla por apoyo del Gobierno de la República y de los diferentes sectores económicos del país.

En 1961 se inaugura en el puerto de Acajutla el Muelle "A". Su funcionamiento y administración fue todo un éxito y los intercambios comerciales y la competencia económica siguieron en aumento, obligando a diversificar los servicios. En 1965 se decidió ampliar las facultades de la institución, concediéndole la administración, explotación y dirección de Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL), incluido el Puerto de Cutuco, convirtiéndose de esta manera en la actual Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA).

En 1970 CEPA inauguró en El Puerto de Acajutla el muelle "B" y en 1975 completó el proyecto de ampliación del Puerto, con la inauguración del Muelle "C". Desde entonces cuenta

con ocho atracaderos distribuidos en tres modernos Muelles, equipados para subir de todo tipo de buques.

En la actualidad CEPA, es responsable de administrar las operaciones de los Puertos de Acajutla en el departamento de Sonsonate y el Cutuco en el departamento de la Unión, así como los Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL) propiedad del estado y el Aeropuerto Internacional El Salvador. Asimismo, custodia, maneja y almacenas mercancías de importación y exportación.

Este tipo de transporte se utiliza normalmente cuando se manejan productos no perecederos, que no sean urgentes o bien que sean demasiados pesados o muy voluminosos. Los contenedores completos se manejan por esta vía. Cuando se trata de embarques que no ameritan un contenedor completo la carga se puede consolidar; es decir, se contratan los servicios de una empresa consolidadora de carga; ellos a su vez llenan los contenedores manejando carga de varias empresas, a esto se le llama consolidar.

4.4.3 Importación Definitiva por Tránsito Aéreo

La Aviación Salvadoreña se remonta a los años 1985, aunque no fue hasta 1929 cuando llegan los primeros aparatos más pesados que el aire, fundándose lo que en esa época se llamó Flotilla Aérea Salvadoreña, posteriormente a esos acontecimientos se inicia a muy temprana época la Aviación comercial, con el correo aéreo.

Surgen las primeras escuelas aéreas con la creación del Club de Aviación Civil y Reserva. Posteriormente se construyó el primer aeródromo, cuyo nombre aun es Ilopango que

inicialmente eran llanuras que servían como campos de aterrizaje y luego se convierte en Aeropuerto Internacional.

Aquí inicia sus operaciones Pan American con los Ford Trimotor. Muchas Líneas Aéreas visitan El Salvador en la década de los años cuarenta destacándose KLM y Taca.

Al decretarse la Ley de Aeronáutica Civil en 1955, se decreta también en el mismo año la creación del Departamento de Aviación Civil, que en 1962 se eleva a la categoría de Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), encomendándoseles en ese mismo acto desarrollar el proyecto de modernización del Aeropuerto Internacional de Ilopango. Posteriormente en 1965, queda concluido dicho proyecto dándose inicio a una nueva etapa de funcionamiento.

En diciembre de 1979, se acuerda suspender el tráfico internacional en el Aeropuerto Internacional de Ilopango, habilitando para tal efecto, el Aeropuerto Internacional de Comalapa de El Salvador (administrado por CEPA), en consecuencia, Ilopango queda habilitado únicamente para uso militar y una pequeña proporción para la aviación.

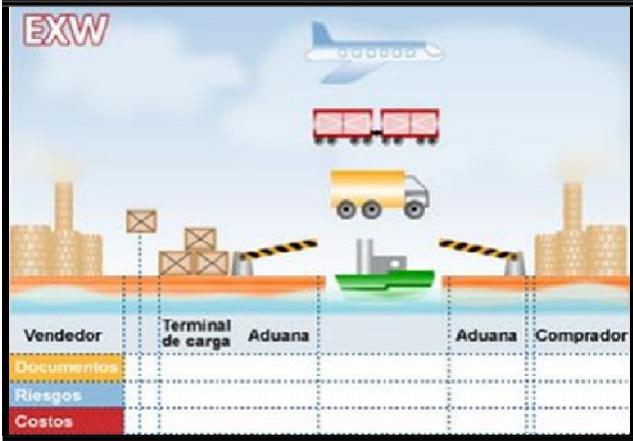
Este medio de transporte es el más rápido y su costo puede ser bastante razonable cuando se trata de paquetes pequeños de peso liviano. Se recomienda cuando se trata de productos perecederos cuyos volúmenes son relativamente pequeños y no amerita su manejo en un contenedor completo.

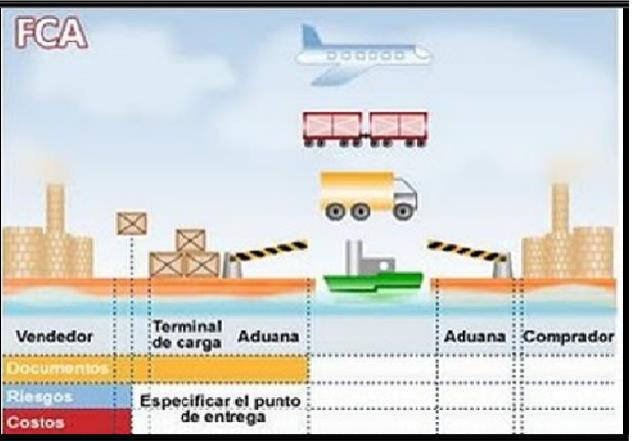
4.5 CONDICIONES DE LA RESPONSABILIDAD EN RELACIÓN A LOS DIFERENTES TÉRMINOS DE COMERCIO INTERNACIONAL (INCOTERMS)

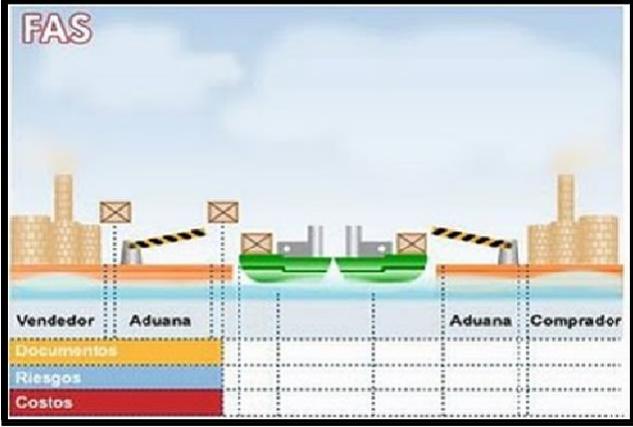
A fin de entender el papel imprescindible que cumplen los INCOTERMS, dentro de las transacciones exclusivamente de bienes exportación o importación, es preciso entonces entender como las mercancías desde el instante de su despacho, hasta la entrega final se encuentran expuestas diversas circunstancias que según la forma de cómo negocien las partes, se hace necesario delimitar funciones y responsabilidades según el nivel de avance dentro de la cadena logística justo hasta que finalice el proceso de compra.

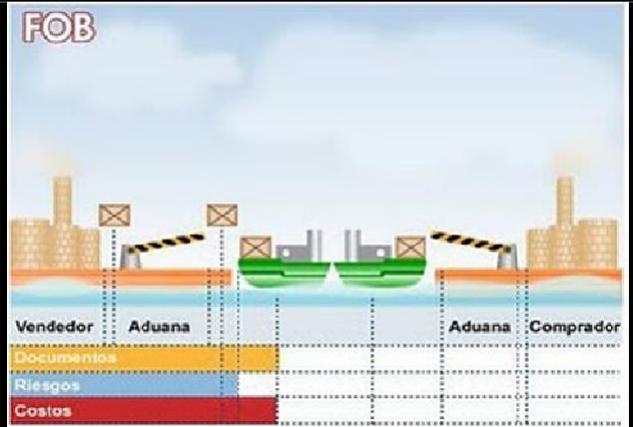
Desde esta lógica, las partes importador y exportador al momento de llevar a cabo una transacción poseen múltiples alternativas de entrega y recepción de la mercancía, lo cual varía las responsabilidades de cada parte; de esta forma la Cámara de Comercio Internacional CCI, establece trece alternativas que discriminan las responsabilidades de las partes a fin de evitar y dirimir posibles conflictos generados a causa de casos fortuitos presentados en dicho proceso de compraventa internacional.

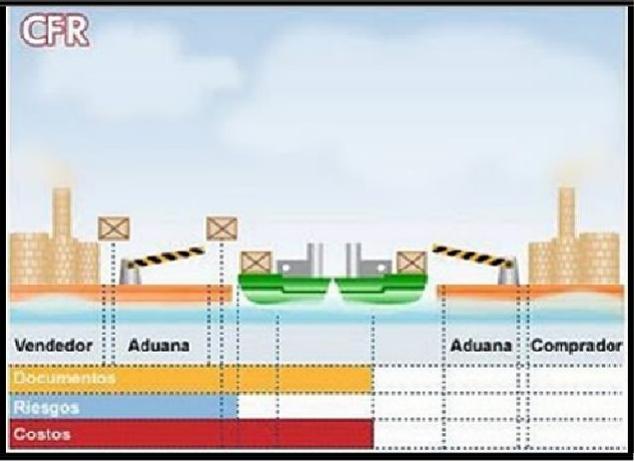
Los Términos Internacionales para el Comercio se presentan en figuras, ilustrando las condiciones de responsabilidad para el vendedor y comprador con su respectiva definición de la forma siguiente:

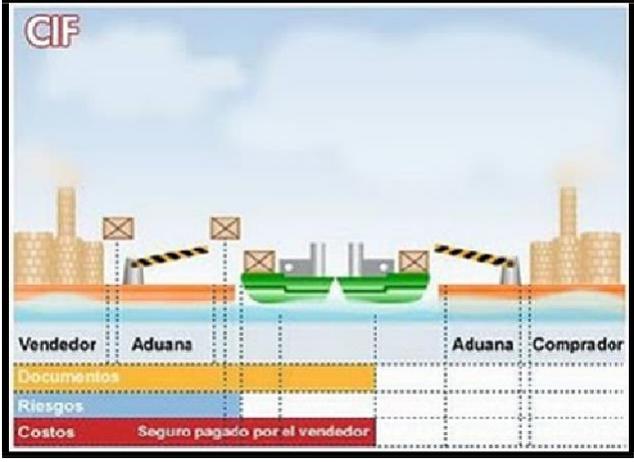
<p>EXW= En fábrica</p>	<p>FIGURA N° 1 EXW= EN FÁBRICA</p>
<p>El vendedor pone la mercancía a disposición del comprador en sus instalaciones: fábrica, almacén, etcétera. Todos los gastos a partir de ese momento son por cuenta del comprador. Se puede utilizar con cualquier tipo de transporte o combinación</p>	

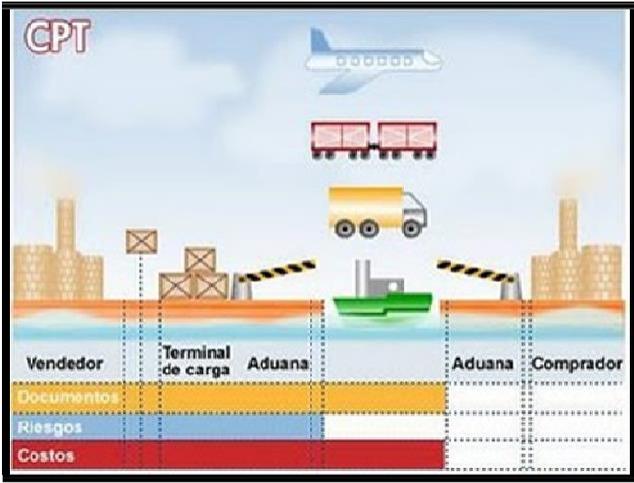
<p>FCA= Libre transportista</p>	<p>FIGURA N° 2 FCA= LIBRE TRANSPORTISTA</p>
<p>El vendedor se compromete a entregar la mercancía en un punto acordado dentro del país de origen, que pueden ser los locales de un transportista, una estación ferroviaria, etcétera. Se hace cargo de los costes hasta que la mercancía está situada en ese punto convenido.</p>	

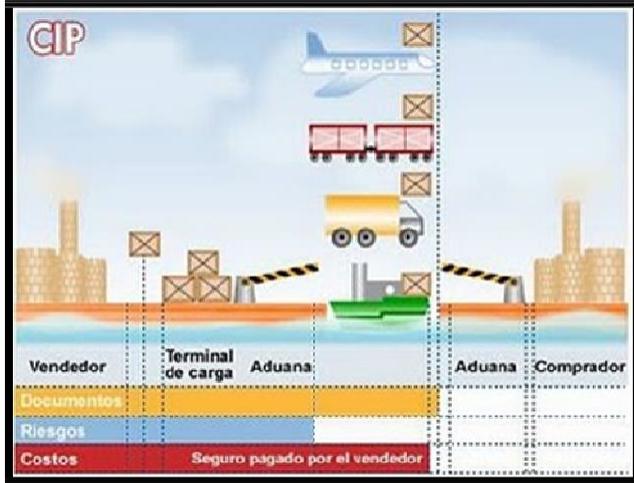
<p>FAS= Libre al costado del barco</p>	<p>FIGURA N° 3 FAS= LIBRE AL COSTADO DEL BARCO</p>
<p>El vendedor entrega la mercancía en el muelle pactado del puerto de carga convenido; esto es, al lado del barco. Es propio de mercancías de carga a granel porque se depositan en terminales del puerto especializadas, las terminales de graneles, que están situadas en el muelle.</p>	 <p>El diagrama ilustra el Incoterms FAS. Muestra un barco en un puerto con terminales de granel. El vendedor es responsable de los costos, riesgos y documentos hasta el punto de entrega en el muelle. El comprador asume los riesgos y costos desde el momento en que la mercancía es cargada en el barco.</p>

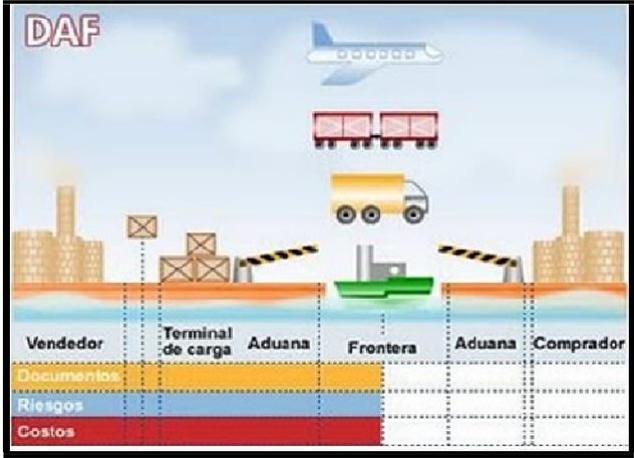
<p>FOB= Libre a bordo</p>	<p>FIGURA N° 4 FOB= LIBRE A BORDO</p>
<p>El vendedor entrega la mercancía pendiente de la grúa que realiza la carga de mercancía, cuando la carga a sobrepasado la borda del buque en el puerto acordado. El vendedor contrata el transporte a través de un transportista por el coste del transporte lo asume el comprador</p>	 <p>El diagrama ilustra el Incoterms FOB. Muestra un barco en un puerto. El vendedor es responsable de los costos, riesgos y documentos hasta el momento en que la mercancía es cargada en el barco. El comprador asume los riesgos y costos desde el momento en que la mercancía es cargada en el barco.</p>

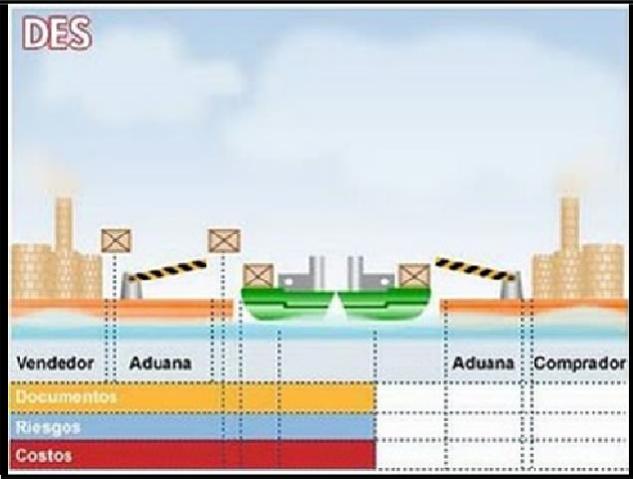
<p>CFR= Costo y flete</p>	<p>FIGURA N° 5 CFR= COSTO Y FLETE</p>
<p>El vendedor se hace cargo de todos los costos, incluido el transporte principal, hasta que la mercancía llegue al puerto de destino. Sin embargo, el riesgo se transfiere al comprador en el momento que la mercancía pasa la borda del buque en el país de origen</p>	 <p>El diagrama ilustra el Incoterms CFR. Se muestra un barco en el mar entre dos puertos. El puerto de origen está etiquetado como 'Vendedor' y el puerto de destino como 'Comprador'. Hay una 'Aduana' en cada puerto. El diagrama está dividido en tres secciones horizontales: 'Costos' (rojo), 'Riesgos' (azul) y 'Documentos' (naranja). Una línea vertical indica que los costos y el flete son responsabilidad del vendedor hasta el puerto de destino. Una línea vertical más allá indica que el riesgo se transfiere al comprador en el momento de salir del puerto de origen.</p>

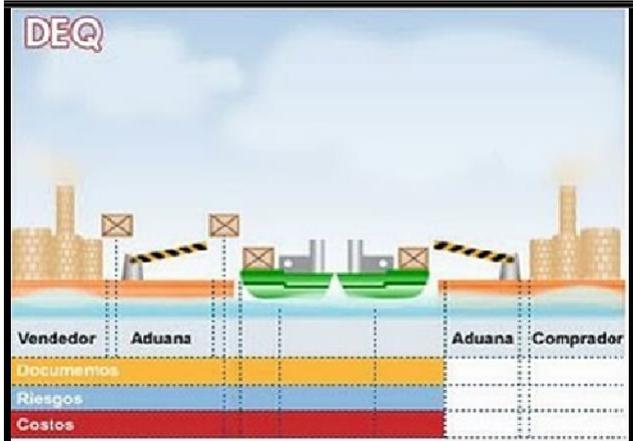
<p>CIF= Costo, seguro y flete</p>	<p>FIGURA N° 6 CIF= COSTO, SEGURO Y FLETE</p>
<p>El vendedor se hace cargo de todos los costos, incluidos el transporte principal y el seguro, hasta que la mercancía llegue al puerto de destino. Aunque el seguro lo ha contratado el vendedor, el beneficiario del seguro es el comprador</p>	 <p>El diagrama ilustra el Incoterms CIF. Se muestra un barco en el mar entre dos puertos. El puerto de origen está etiquetado como 'Vendedor' y el puerto de destino como 'Comprador'. Hay una 'Aduana' en cada puerto. El diagrama está dividido en tres secciones horizontales: 'Costos' (rojo), 'Riesgos' (azul) y 'Documentos' (naranja). Una línea vertical indica que los costos, el flete y el seguro son responsabilidad del vendedor hasta el puerto de destino. Una línea vertical más allá indica que el riesgo se transfiere al comprador en el momento de salir del puerto de origen. Una etiqueta 'Seguro pagado por el vendedor' apunta a la sección de costos.</p>

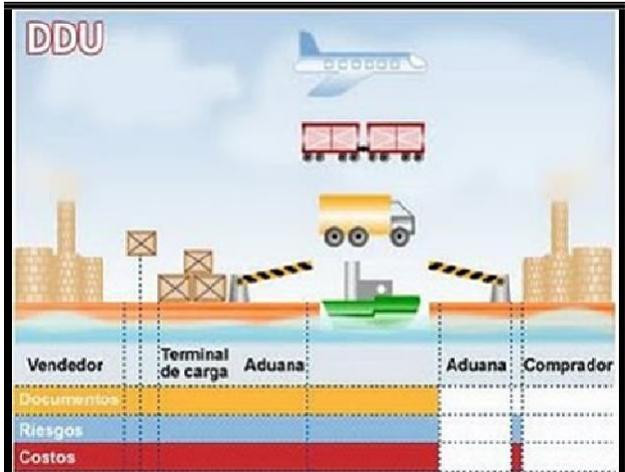
<p>CPT= Porte pagado hasta</p>	<p>FIGURA N° 7 CPT= PORTE PAGADO HASTA</p>
<p>El vendedor se hace cargo de todos los costos, incluido el transporte principal, hasta que la mercancía llegue al punto convenido en el país de destino. Sin embargo, el riesgo se transfiere al comprador en el momento de la entrega de la mercancía al transportista dentro del país de origen</p>	 <p>El diagrama ilustra el proceso de transporte bajo el Incoterms CPT. Se muestran un avión, un tren y un camión transportando mercancías. El proceso comienza en el 'Vendedor', pasa por un 'Terminal de carga' y una 'Aduana', luego viaja por barco y otra 'Aduana' hasta el 'Comprador'. Una línea vertical indica el punto de entrega. Debajo del diagrama, tres franjas horizontales representan: 'Documentos' (naranja), 'Riesgos' (azul) y 'Costos' (rojo). En CPT, el vendedor cubre los costos hasta el punto de entrega, pero el riesgo se transfiere al comprador en ese momento.</p>

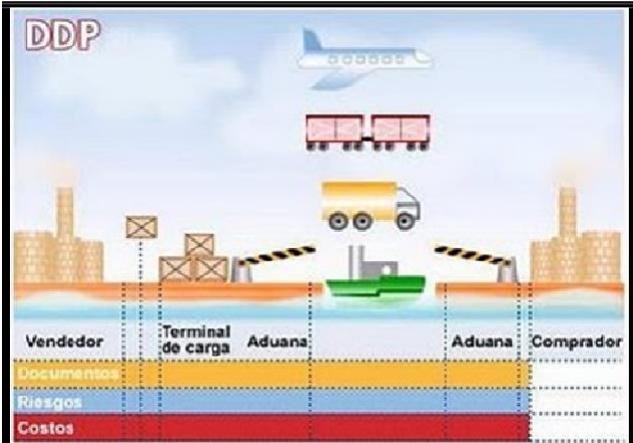
<p>CIP= Porte y seguro pagado hasta</p>	<p>FIGURA N° 8 CIP= PORTE Y SEGURO PAGADO HASTA</p>
<p>El vendedor se hace cargo de todos los costos, incluido el transporte principal y el seguro, hasta que la mercancía llegue al punto convenido en el país de destino. El riesgo se transfiere al comprador el momento de la entrega de la mercancía al transportista dentro del país de origen.</p>	 <p>Este diagrama es similar al de CPT, pero incluye un seguro. Una franja roja adicional en la parte inferior del diagrama indica 'Seguro pagado por el vendedor', que cubre el riesgo de la mercancía durante todo el viaje. El riesgo se transfiere al comprador en el momento de la entrega al transportista.</p>

<p>DAF= Entrega en frontera</p>	<p>FIGURA N° 9 DAF= ENTREGA EN FRONTERA</p>
<p>El vendedor asume los costos hasta la entrega de la mercancía en el lugar convenido. Como vendedor y comprador comparten los gastos del transporte principal, suelen contratarlo a través de transportistas</p>	 <p>El diagrama ilustra el proceso de DAF. Se muestra un camino que comienza en el 'Vendedor', pasa por una 'Terminal de carga' y una 'Aduana', cruza la 'Frontera' y pasa por otra 'Aduana' hasta llegar al 'Comprador'. Encima del camino se ven un avión, un camión y un barco. Una línea horizontal indica el punto de entrega en la frontera. Debajo del camino, tres franjas horizontales representan 'Documentos' (naranja), 'Riesgos' (azul) y 'Costos' (rojo). Las franjas de 'Costos' y 'Riesgos' terminan en la frontera, mientras que la franja de 'Documentos' continúa hasta el comprador.</p>

<p>DES= Entrega sobre buque</p>	<p>FIGURA N° 10 DES= ENTREGA SOBRE EL BUQUE</p>
<p>El vendedor se hace cargo de todos los costos, incluidos el transporte principal y el seguro, hasta que la mercancía se entrega en el puerto de destino. Los riesgos también los asume hasta ese momento</p>	 <p>El diagrama ilustra el proceso de DES. Se muestra un camino que comienza en el 'Vendedor', pasa por una 'Aduana', cruza la 'Frontera' y llega al 'Comprador'. Encima del camino se ven un avión, un camión y un barco. Una línea horizontal indica el punto de entrega en el puerto de destino. Debajo del camino, tres franjas horizontales representan 'Documentos' (naranja), 'Riesgos' (azul) y 'Costos' (rojo). Las franjas de 'Costos' y 'Riesgos' terminan en el puerto de destino, mientras que la franja de 'Documentos' continúa hasta el comprador.</p>

<p>DEQ= Entregada sobre muelle</p>	<p>FIGURA N° 11 DEQ= ENTREGA SOBRE MUELLE</p>
<p>El vendedor se hace cargo de todos los costos, incluidos el transporte principal y el seguro, hasta que la mercancía se coloca en el muelle del puerto de destino. También asume los riesgos hasta ese momento</p>	 <p>El diagrama ilustra el proceso DEQ. Muestra un barco en un puerto con un muelle. El flujo de mercancía va desde el 'Vendedor' a través de la 'Aduana' hasta el 'Comprador'. Una leyenda en la parte inferior indica que el 'Vendedor' es responsable de los 'Costos' (rojo) y 'Riesgos' (azul) hasta el muelle. Después del muelle, el comprador asume los riesgos y costos. El diagrama también muestra 'Documentos' (amarillo) que fluyen desde el vendedor hasta el comprador.</p>

<p>DDU= Entregada, derechos no pagados</p>	<p>FIGURA N° 12 DDU= ENTREGA, DERECHOS NO PAGADOS</p>
<p>El vendedor se hace cargo de todos los costos y asume el riesgo hasta que la mercancía esté situada en el punto convenido del país de destino. El punto convenido puede ser cualquier en el país de destino: un aeropuerto, terminal de contenedores, almacén de un transportista; por ejemplo.</p>	 <p>El diagrama ilustra el proceso DDU. Muestra un avión, un camión y un barco en un puerto. El flujo de mercancía va desde el 'Vendedor' a través de la 'Aduana' y un 'Terminal de carga' hasta el 'Comprador'. Una leyenda en la parte inferior indica que el 'Vendedor' es responsable de los 'Costos' (rojo) y 'Riesgos' (azul) hasta el 'Terminal de carga'. Después de este punto, el comprador asume los riesgos y costos. El diagrama también muestra 'Documentos' (amarillo) que fluyen desde el vendedor hasta el comprador.</p>

<p>DDP= Entregada, derechos pagados</p>	<p>FIGURA N° 13 DDP= ENTREGA, DERECHOS PAGADOS</p>
<p>pagados El vendedor paga todos los gastos hasta dejar la mercancía en el punto convenido en el país de destino. El comprador no realiza ningún tipo de trámite. Los gastos de aduana de importación son asumidos por el vendedor</p>	 <p>El diagrama ilustra el proceso de DDP. En la parte superior, se muestra un avión y un camión transportando mercancías. El proceso se divide en etapas: Vendedor, Terminal de carga, Aduana, Aduana y Comprador. Debajo de estas etapas, se detallan los costos asumidos por el vendedor: Documentos (amarillo), Riesgos (azul) y Costos (rojo). El comprador no asume ningún costo ni riesgo.</p>

4.6 ARANCEL CENTROAMERICANO DE IMPORTACIÓN

El Salvador aplica el Arancel Centroamericano de Importación, que contiene la nomenclatura para la clasificación oficial de las mercancías (Sistema Arancelario Centroamericano, SAC), así como los derechos arancelarios a la importación y las normas que regulan la ejecución de sus disposiciones. Dicho arancel es de aplicación para los países miembros del Mercado Común Centroamericano (MCCA).

La Segunda Enmienda del Sistema Armonizado fue incorporada al Sistema Arancelario Centroamericano (SAC) el 1º de septiembre de 1996 mediante Resolución No. 22-96 adoptada el 22 de mayo de 1996 por el Consejo de Ministros Responsables de la Integración Económica y Desarrollo Regional (COMRIEDRE).

La adecuación del SAC conforme a la tercera enmienda del Sistema Armonizado entró en vigor el 1° de octubre de 2002, según Resolución No. 89-2002 del Consejo Arancelario y Aduanero Centroamericano de 23 de agosto de 2002.

El Consejo de Ministros de Integración Económica de Centroamérica (COMIECO). Resuelve aprobar las modificaciones al Arancel Centroamericano de Importación, que incorpora al Sistema Arancelario Centroamericano (SAC), los resultados de la Cuarta Enmienda de la Nomenclatura del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías y los Derechos Arancelarios a la Importación (DAI), según resolución N°180-2006 del 1 de Enero de 2007.

4.6.1 Notas Generales

El Arancel Centroamericano de Importación está constituido por los siguientes elementos:

- A.** El Arancel Centroamericano de Importación está constituido por el SISTEMA ARANCELARIO CENTROAMERICANO (S.A.C.) y los correspondientes Derechos Arancelarios a la Importación (D.A.I.).
- B.** El código numérico del S.A.C. está representado por ocho dígitos que identifican: los dos primeros, al capítulo; los dos siguientes, a la partida; el tercer par, a la subpartida; y los dos últimos, a los incisos.
- C.** Reglas Generales para la Interpretación del Sistema Arancelario Centroamericano -SAC-

D. El alcance, condiciones, limitaciones o exclusiones de una partida, deberán considerarse implícitos en las subpartidas en que dicha partida se subdivide. El mismo criterio es aplicable a los incisos en relación a la subpartida a la que pertenecen.

4.6.2 Procedimientos Para La Clasificación De Mercancías

La clasificación arancelaria de una mercancía exige conocer bien sus características, composición, funciones y presentación (criterios de clasificación). Dependiendo del producto será necesario saber si es fresco o congelado, laminado o forjado, de punto o de tela, para hombre o para mujer, conocer la resistencia que tiene o cuál es su uso. Solo disponiendo de información detallada y precisa sobre el producto se podrá responder a todas las preguntas que surjan al realizar la clasificación arancelaria. Pero incluso disponiendo de toda esa información pueden surgir dudas y problemas durante la clasificación. Para resolver estas cuestiones se debe consultar las Notas de Capítulos, Notas explicativas del SAC y las Reglas de Aplicación Interpretación del Sistema Arancelario Centroamericano.

➤ BASE LEGAL

Este procedimiento se fundamenta en las notas de sección y las notas de capítulo del Sistema Arancelario Centroamericano.

➤ PROCEDIMIENTOS

PASO 1: IDENTIFICACIÓN DE LA MERCANCÍA

Este es el paso más importante del proceso. Se requiere que el producto sea identificado plenamente, para poder asignarle la subpartida arancelaria única que le corresponde. Las mercancías objeto de comercio generalmente se designan por sus nombres comerciales, pero

para describirlas ante las autoridades que regulan el comercio exterior es necesario ampliar esa denominación, utilizando también el nombre genérico y otros datos, técnicos que permitan establecer la individualización del producto.

Hay dos formas de establecer la identificación de las mercancías:

La Identificación Documental requiere el aporte de literatura técnica; catálogos o folletos para aparatos, máquinas y equipos, Para productos químicos, textiles, papeles, productos de siderurgia, se requiere el suministro de análisis químicos de composición y literatura técnica sobre características y usos. Es importante determinar el uso a que está destinado el producto porque proporciona una guía clave para su ubicación dentro de los capítulos del arancel, los cuales están ordenados ascendentemente desde materias primas hasta productos de alta elaboración.

La Identificación por Reconocimiento Físico se presenta de dos formas:

1. Reconocimiento Físico por parte del clasificador; el cual es realizado por un experto en mercadología quien además debe conocer las bases técnicas de clasificación.
2. Reconocimiento indirecto realizado mediante hoja técnica elaborado por el productor la cual es utilizada por auxiliar que practique la diligencia, cuando el caso requiera de un especialista.

PASO 2: LEER LAS NOTAS DE SECCIÓN

Una vez identificada la mercancía es posible establecer en principio una, dos o tres posibles partidas. Su estudio inicia por la Sección del Arancel que comprende cada una de las posibles partidas. Confirmar o descartar con la lectura y análisis de las notas legales de Sección.

La regla 1, advierte que los Títulos de Sección y Capítulos solo tienen un valor indicativo que sirve para la búsqueda inicial; indicando la posibilidad de donde puede clasificarse.

PASO 3: LEER LAS NOTAS DE CAPÍTULO

Una vez establecida la Sección se pasa a determinar el capítulo del Arancel que corresponda a la mercancía. También se sigue el método de confirmar o descartar el Capítulo, mediante la lectura y análisis de las notas legales del Capítulo.

PASO 4: LEER EL TEXTO DE LA PARTIDA ARANCELARIA Y SUS NOTAS EXPLICATIVAS

Ya establecido el capítulo, se pasa a determinar la partida arancelaria básica (cuatro dígitos). Esta se confirma o se descarta con la lectura y análisis del texto de la partida, conocido como el encabezamiento del arancel y con la lectura y el análisis de las notas explicativas correspondiente a la partida.

Las notas explicativas suministran indicaciones detalladas sobre el contenido de cada partida y la lista de los principales artículos comprendidos en ella, así como las exclusiones.

El análisis de las notas explicativas es muy importante, porque de su estudio se puede desprender que la partida asignada en principio no es la que corresponde al artículo a clasificar y entonces se debe entrar a estudiar y analizar otras u otras partidas factibles o las posibles clasificaciones.

PASO 5: DETERMINAR LA SUBPARTIDA ARANCELARIA

Una vez establecida la partida arancelaria se procede al análisis dentro de ella para ubicar la subpartida correspondiente al producto.

Se comienza con el análisis de los textos de subpartida y la lectura de las notas de subpartida si las hay. Aquí entra en manejo el juego de los guiones, los cuales sirven de guía para establecer los desdoblamientos que van sucediendo dentro de cada partida. Las comparaciones deben hacerse entre subpartida con el mismo número de guiones. El análisis de los guiones, desdoblamientos y subpartida dentro de una misma partida arancelaria, permite determinar la subpartida arancelaria definitiva que le corresponde al producto.

Es de tomar en cuenta que no hay que precipitarse a buscar una subpartida sin haber confirmado y verificado antes que su producto se acomoda al texto de la partida, ya que la partida está antes que la subpartida.

4.7 POSTERIOR AL DESPACHO

Conservar documentos. El importador o su representante debe conservar sus registros contables, registros especiales y la documentación de respaldo de las operaciones aduaneras que haya realizado durante el plazo de 5 años IX. Procedimiento para el Despacho de la Importación

El despacho de una importación lo puede llevar a cabo un Agente Aduanero, un Apoderado Especial, un Gestor o el mismo importador a través de la Aduana cuando las circunstancias legales lo permitan.

Es importante que quien decida participar en este procedimiento comprenda que la transparencia y veracidad de la información que presente, es imprescindible para evitar riesgos de cometer un acto que pueda ser sancionado por la Autoridad Aduanera.

4.8 SANCIONES Y SU PROCEDIMIENTO

¿Qué es una sanción?

La sanción es el castigo que impone la autoridad administrativa o judicial cuando se comprueba la violación a una infracción o delito.

¿Qué tipos de sanciones se aplican en aduanas?

Las sanciones en aduanas pueden abarcar desde la aplicación de multas, suspensiones y cancelaciones, hasta la pena de prisión, en la Ley que se ha mencionado y de la que se recomienda su lectura se definen también los casos de agravantes y el procedimiento para aplicar las sanciones, y el derecho de la autoridad de secuestrar (confiscar) las mercaderías y de sus medios de transporte.

Esta misma ley también indica los derechos de las personas a los que se les inicie una investigación por supuestamente haber cometido una infracción aduanera y los recursos administrativos, u otros derechos contemplados en la legislación de El Salvador para ejercer su defensa.

4.9 MULTAS POR INCLUMPLIMIENTO DE PLAZOS Y RUTAS

1) A partir del 15 de noviembre de 2007, las multas por infracciones aduaneras en el caso de los desvíos de rutas y plazos vencidos no justificados ante las administraciones de

aduanas respectivas asciende a seis salarios mínimos para lo cual deberá considerarse el salario mínimo mensual para el comercio y servicio en la ciudad, establecido por Decreto Ejecutivo No. 56, de fecha 6 de mayo de 2011.

2) Si en el recorrido de tránsito tiene un accidente, desperfectos mecánicos u otro tipo de problemas que retrasen su recorrido lo obliguen a desviarse de la ruta fiscal autorizada, deberá notificar dicha situación inmediatamente al puesto de la Policía Nacional Civil más cercano para que le elaboren un acta evidenciando el hecho, a fin de presentarla a la Aduana respectiva y evaluar si procede exonerarlo de la multa señalada en el párrafo anterior.

3) Si los vehículos amparados a un permiso de 60 días no son sometidos al control aduanero previo al vencimiento de dicho plazo, incurrirá en una multa equivalente a tres salarios mínimos para lo cual deberá considerarse el salario mínimo mensual de para el comercio y servicios en la ciudad, establecido por Decreto Ejecutivo No. 56, de fecha 6 de mayo de 2011. Dicha multa se establece por mes o fracción de mes, que haya permanecido el vehículo en el país, contados a partir del siguiente día del vencimiento del plazo de 60 días.

4.10 CASO PRACTICO CONTABLE PARA LA ELABORACION DE UNA IMPOTACION DEFINITIVA DE UN BIEN DE LUJO HACIENDO REFERENCIA ALAS MOTOS ACUATICAS, MARCA HONDA, DESDE ESTADOS UNIDOS A EL SALVADOR

En esta apartado, se presenta un caso práctico de una importación definitiva, se ha seleccionado una mercancía que no se realiza con mucha frecuencia a El Salvador, con el propósito de detallar o señalar las diferentes fases que involucra una importación definitiva y que ya fue explicada con anterioridad; sin embargo, es necesario plasmar los procesos de forma práctica, tales como: trámites previos, acuerdos sobre la mercancía a importarse, clasificación arancelaria, tipos de impuestos y derechos de importación que el sujeto pasivo debe cancelar, así como sus respectivos registros contables para los importadores; lo cual servirá de mucha utilidad para las personas interesadas en conocer de las actividades de importación.

IMPORTACION DEFINITIVA DE UNA MOTO ACUATICA, MARCA HONDA, TRAJIDA DESDE ESTADOS UNIDOS A EL SALVADOR, DE ACUERDO A LA NORMATIVA ADUABERA, TRIBUTARIA Y CONTABLE VIGENTES

Ejemplo de cómo realizar una Importación Definitiva de una Moto Acuática, de acuerdo a la Normativa Aduanera, Tributaria y Contable.

1-El 01 de diciembre de 2019, El señor Carlos López, hace un pedido de una moto acuática (Jet ski) a su proveedor en Estados Unidos, vía correo electrónico de acuerdo al siguiente detalle:

Hoja de Cotización		L&R
LOREM'S IMPORT S.A. DE C.V. SAN SALVADOR, SAN SALVADOR, EL SALVADOR		
CANTIDAD	DESCRIPCIÓN DEL PRODUCTOS	
1	MOTO ACUATICA NUEVA HONDA AQUATRAX R-12X, AÑO 2019.	
1		

2- En fecha 02 de diciembre el proveedor confirma que puede proveer dicho pedido, lo que el Sr Carlos López realiza los tramites respectivos de compra venta. El proveedor envía factura comercial por \$10,000.00 (FOB) adicional el flete por \$1,000.00 y seguro por \$165.00, y se realiza pago del 100% de la factura comercial por medio de transferencia electrónica.

3- El día 03 de diciembre se contratan los servicios de Agente Aduanales TIBO S.A. de C.V. para realizar los trámites ante el servicio aduanero, se envía facturas comerciales junto con los documentos de transporte.

4-El día 04 de diciembre el agente aduanal luego de revisar la documentación elabora la Declaración de Mercancías de importación de impuesto electrónico.

5- El día 05 de diciembre el agente aduanales entrega la mercadería importada en las bodegas

del importador y presenta CCF No. 36 por \$74.00 más IVA para el cobro de sus servicios de trata mites de importación, por lo que la empresa la cancela en efectivo.

Procedimientos previos a laos aduanales en la compraventa internacional de Moto Acuática.

El día 01 de diciembre el proveedor AUTOEXPO S.A. DE C.V., exportador de vehículos, envía la factura comercial con las características de la moto acuática, inicio al contactar al proveedor, que en este caso tiene domicilio en Estados Unidos.

➤ FACTURA

AUTOEXPORT S.A. DE C.V.			
Facturado a / Bill to: LOREMS'S IMPORT S.A. DE C.V. SAN SALVADOR, SAN SALVADOR, EL SALVADOR		Factura / Invoice Fecha / Date Pedido / Request	2336 01/12/19 000500
		PRECIO UNIT	
CANT	DESCRIPCIÓN DEL PRODUCTOS		TOTAL \$
			10.000.0
CHASIS GRABADO	2J4FY490XN506070	MODELO	FX SHO 2019
VIN	SHO 210 CV	CONDICION/VEHICULO	NUEVA
NO. MOTOR	1X207.13 HP HONDA	FECHA DE PRODUCCION	01/01/2018
ANO	2019	COLOR	ROJO
MARCA	HONDA	TIPO COMBUSTIBLE	GASOLINA
LINEA Y ESTILO	BOTE DE RECREACION	CLASE	AQUATRAX F-12/F-12X
DESPLAZAMIENTO	0.4 T	TIPO	MOTO ACUATICO
BNADERA	FRANCIA	CALADA	-
TIPO DE INGRESO DEL VEHICULO AL PAIS:			
A. TACUACINA	<input type="checkbox"/>	X D. AVIÓN	<input type="checkbox"/>
B. CONTENEDOR	<input type="checkbox"/>	E. BARCO	<input type="checkbox"/>
C. RODANDO	<input type="checkbox"/>	F. CAMIÓN/FURGÓN	<input type="checkbox"/>
		Sub-Total US\$	10,000.00
		Fletes	1,000.00
Producto de Origen Estadounidense		Seguros	165.00
Declaro bajo juramento que los precios y los pesos son verdaderos. Carlos Osorio		Otros	<u> </u>
Responsable		Total US\$	<u>11,165.00</u>

Calculo y Registro Contable del Valor CIF (Flete, Seguro y Costos de Importación)

Para dar cumplimiento a las condiciones de compra se realiza transferencia electrónica

del 100% del valor de la factura comercial, que incluye los servicios de flete internacional y el

IVA generado por la importación definitiva de una moto acuática.

➤ Calculo de la transacción

	CIF	Retención de IVA 13%	IVA Crédito Fiscal 13%
FOB	10,000.00	1,300.00	1,300.00
Seguro	165.00	21.45	21.45
Flete	1,000.00	130.00	130.00
TOTAL	11,165.00	1,451.45	1,451.45

➤ Registro contable

Fecha	Concepto	Parcial	Debe	Haber
05/07/2019	Partida No. 2		\$	\$
	Inventarios		11,165.00	
	Pedidos en tránsito	<u>11,165.00</u>		
	IVA Crédito Fiscal		1,451.45	
	Importaciones	<u>1,451.45</u>		
	Efectivo y Equivalentes			11,165.00
	Bancos	<u>11,981.60</u>		
	Retenciones			1,451.45
	Retención de IVA	1,451.45		
	v/ Pedido No. 000500 a proveedor del exterior, pagando transferencia electrónica.			
			12,616.45	12,616.45

Trámites Previos a los Aduanales para la importación Definitiva de una Moto Acuática.

El día 03 de diciembre se contratan los servicios de Agente Aduanales TIBO S.A. de C.V. para realizar los trámites ante el servicio aduanero, para lo cual se autoriza al Sr. Eduardo Hernández; se liquidará la importación definitiva de moto acuática por medio de Teledespacho, por lo que el agente aduanal deberá realizar los siguientes permisos previos a cada operación

➤ Presentar solicitud de Registro de importador:

	MINISTERIO DE HACIENDA DIRECCION GENERAL DE ADUANAS DE EL SALVADOR SOLICITUD DE REGISTRO DE EMPRESAS							
NOMBRE / RAZÓN SOCIAL NIT SOCIEDAD	<input type="text" value="AUTO&REPUESTOS'S IMPORT S.A. DE C.V."/> <input type="text" value="1401-010289-102-0"/>	SOLICITUD No. <input type="text" value="000500"/>						
I. DATOS GENERALES								
NOMBRE DE LA EMPRESA QUE REPRESENTA								
<input type="text" value="AUTO&REPUESTOS'S IMPORT S.A. DE C.V."/>								
TIENE CONTRATO <input type="text" value="SI"/> <input checked="" type="text" value="X"/> <input type="text" value="NO"/> <input type="text" value="N/A"/>								
ESTA REGISTRADO EN EL REGISTRO DE COMERCIO <input type="text" value="SI"/> <input checked="" type="text" value="X"/> <input type="text" value="NO"/> <input type="text" value="N/A"/>								
No. DE ASIENTO <input type="text" value="300"/>	LIBRO <input type="text" value="7"/>	DEL REGISTRO DE <input type="text" value="EMPRESAS"/>						
DIRECCIÓN DE OFICINAS EN EL EXTERIOR DE LA EMPRESA QUE REPRESENTA								
<input type="text"/>								
No. TELÉFONO <input type="text"/> No. FAX <input type="text"/>	CORREO ELECTRÓNICO <input type="text"/> PAGINA WEB <input type="text"/>							
II. USO EXCLUSIVO DE DGA								
FECHA DE RECEPCIÓN <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; text-align: center;">DÍA</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">MES</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">AÑO</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">01</td> <td style="text-align: center;">07</td> <td style="text-align: center;">2012</td> </tr> </table>		DÍA	MES	AÑO	01	07	2012	Declaro bajo juramento que los datos contenidos en la presente Declaración son expresión fiel de la verdad, por lo que asumo la responsabilidad correspondiente Nombre de la persona Solicitante o Representante Legal de la Sociedad <input type="text" value=""/>
DÍA	MES	AÑO						
01	07	2012						
<input type="text" value="03/12/2"/>		Firma y Sello:						
Nombre y Firma del Funcionario Autorizado.								

El día 03 de diciembre se envía a Agentes Aduanales S.A. de C.V., los documentos de la importación definitiva de vehículos usados para lo cual se envía la factura comercial junto con los documentos de transporte. Las características de los documentos de transporte Documento de Transporte, se detalla a continuación

✓ DOCUMENTO DE EMBARQUE

SeaLand

BILL OF LADING FOR OCEAN TRANSPORT OR MULTIMODAL TRANSPORT

INC: SEA/L
BL No: SLD536454

Shading No: SLD536454
Export reference: SOL12667
Bill of Lading No: 292268418

Shipper: AUTOPEXPO S.A. DE C.V.
NEW YORK A1034 A1224

Consignee: FERRAGO MENDRENO
32 CALLE 7-8 ZONA 11
SAN MIGUEL SAN

Vessel: HAERKA WILMINGTON
Voyage No: 1717

Place of Receipt: San Salvador

Place of Discharge: San Salvador

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER

Particulars	Weight	Measurement
1 Container Seal to Contain 1 PIECE 1 MOTOR ACUATICA ADULT MAX X011709451880E	210.8 8 KG	
MSK04605500 43 DRY 1 PIECE Shipper Seal: EX025125	3271.88 KG	

"The carrier shall have no liability whatsoever arising out of or in connection with the acts of any person who unlawfully, by the use of force or threats of any kind, damages, seizes, or exercises control over the Goods, over any Sub-Contractor or over any means of transportation or storage of the Goods."

CY/50

Rate	Unit	Amount	Currency	Remarks
Basic Ocean Freight	Per Container	USD		
Documentation fee - Destination	Per Documentation Fee	USD		
Terminal Handling Service - Destination	Per Container	USD	B	
Inland Haulage Import	Per Container	USD	B	B
Low Sulphur Surcharge	Per Container	USD	B	B
USD		USD		

Signature: *[Signature]*
Seal: **SeaLand**
Agentes Aduanales S.A. de C.V.

Cálculo y Registro Contables de los DAI e IVA para su Posterior Liquidación

El 04 de diciembre luego de recibir la documentación el agente aduanal procede a la revisión de los documentos y a la clasificación arancelaria. Y envía las siguientes solicitudes como requisito para acceder a la transmisión electrónica de la declaración de mercancías para vehículos usados mediante Teledespacho.

➤ HOJA DE CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA MOTO ACUATICA

SDO-GO-63

INFORMACIÓN DEL PROPIETARIO			
NIT DEL PROPIETARIO: 1401-010289-102-0			
CHASIS GRABADO	J4FY490XNJ506070	NO. DE CILINDROS	4
VIN	SHO 210 CV	CALADA	N/P
NO. MOTOR	1X207.13 HP HONDA	PESO	3600 LIBRAS
AÑO	2.19	DEZPLAMIENTO	0.4 T
MARCA	HONDA	NO. PLACA	S/P
		EXTRANJERA	
LÍNEA Y ESTILO	BOTE DE RECREACION	ESTADO/PAÍS PLACA	S/P
CLASE	MOTO ACAUTICA	CONDICIÓN/VEHÍCULO	NUEVO
COLOR	ROJO	DOCUMENTOS BNADERA	FRANCIA
TIPO COMBUSTIBLE	GASOLINA	FECHA DE	01/01/2019
TIPO CAPACIDAD	TONELADAS	MODELO	FX SHO 2019
CAPACIDAD	2 PERSONAS	TIPO DE CAMA	CORTA
OTROS			
1	SI	NO	NO. DE DOC.
2	0	0	5
3	0	0	6
4	0	0	0
DECLARO BAJO JURAMENTO QUE LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN EL PRESENTE DOCUMENTO SON EXPRESIÓN FIEL DE LA VERDAD POR LO QUE ASUMO LA RESPONSABILIDAD CORRESPONDIENTE.			
NOMBRE Y FIRMA DEL CONTADOR VISTA, AGENTE ADUANAL, IMPORTADOR AUTORIZADO, O TRAMITADOR AUTORIZADO.			

Guía del Usuario: Declaración de Mercancías para Buques y embarcaciones. Guía del Usuario: Uso de Teledespacho), y se genera la siguiente Declaración de Mercancías para Buques y embarcaciones, Plantea las disposiciones sobre la declaración de mercancías de importación definitiva que: Los artículos deberán ser declarados individualmente, por lo tanto, una declaración de mercancías deberá amparar únicamente un artículo, según las disposiciones vigentes. Entonces se procede a presentar el formulario pre-impreso de la declaración de mercancías para Buques y embarcaciones.

- La declaración de mercadería ampara la moto acuática sin averías para el cual se solicitó declarar a Valor de Factura con la utilización del Método de Valor de Transacción se determina:

El valor de transacción se determina en base a lo establecido en la factura, a esto se le suma el 15% de tasa arancelaria el cual se encuentra en la clasificación arancelaria: 8903.99.00 como se muestra en la clasificación arancelaria aplicada en El Salvador en el Portal www.mh.go.sv en servicio, empresas; en este caso la tasa que se toma es la utilizada por el TLC con USA, porque el vehículo proviene de ese país.

Perfil del Inciso Arancelario

Inciso Arancelario N	8903.99.00
Capitulo	BARCOS Y DEMAS ARTEFACTOS FLOTANTES
Partida	YATES Y DEMAS BARCOS Y EMBARCACIONES DE RECREO O DEPORTE; BARCAS (BOTES) DE REMO Y CANOAS
Sub Partida	- -Los demás
Inciso Arancelario	- - Los demás
Vigencia	Desde 03/09/2012 Hasta

Derechos e Impuestos si los vehículos provienen de otros países donde no existen tratados de libre comercio con el país.

DAI	IVA	Específicos
15%	13%	NO REQUERIDO

Disposiciones Relacionadas: Derechos por Tratados Internacionales en caso que la mercancía provenga de TLC con los siguientes países, para estos casos se sustituye por el DIA siguiente:

TLC con México	TLC Republica Dominicana	TLC Chile TLC con Panamá	TLC con USA	TLC con Taiwán
DAI 29.4 %	DAI 0 %	DAI 30 %	DAI 14.4 %	DAI 30 %

Luego se elabora la declaración simplificada el valor en aduana, el anexo a la declaración de mercancías para vehículos usados que es la hoja de cálculo de valor e impuestos, para detallar la determinación del monto a pagar por la importación, para poder imprimir la declaración de mercancía para vehículos usados:

- ✓ HOJA ADICIONAL DE VALOR Y CÁLCULO DE IMPUESTO VALOR DE TRANSACCIÓN

VEHÍCULO AUTOMOTOR NUEVOS

Valor FOB (Factura):	\$	10,000.00	+
Flete:	\$	1,000.00	+
Seguro:	\$	165.00	+
Valor en Aduana (CIF):	\$	11,165.00	=
TLC con Estados Unidos DAI (15%):	\$	1,674.75	+
	\$	12,839.75	=
I.V.A (13%):	\$	1,669.17	+
TOTAL	\$	14,508.92	=

IMPUESTO TOTAL A PAGAR: \$1,674.75 (DAI) + \$1,669.17 (IVA)= \$ 3,343.92.

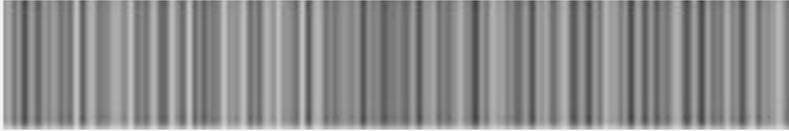
FIRMA Y SELLO DEL CONTADOR VISTA

- Finalmente se imprime la declaración de mercancía para buques y embarcaciones de recreación

✓ DECLARACION DE MERCANCIAS DE UNA MOTO ACUATICA

UNIDAD / SIEDUNA		1 DECLARACION		A ADUANA Codigo : 05 AAW77MA ACAJUTLA	
3 Exportador AUTOREEXP S.A. DE C.V., New York # 1034		EX: 1		4 Letra Registro Numero : 9 27869 Fecha : 26/11/2018	
8 Destinatario No. 02890 LOREMS IMPORT S.A. DE C.V. SAN SALVADOR, SAN SALVADOR, EL SALVADOR 32 CALLE 7-51 ZONA 11, COLONIA LAS BRISAS		5 Etapa 2		6 Tot. guías 8	
14 Declarante / Representante No. 118 FERNANDO MEMBREÑO, TRANSITO C. CALLE OJETZALCOATL, PASAJE B, NO 17 URB CUMBRES DE SAN MIGUEL		7 Numero de referencia 2018 / 1184081		9 Responsable financiero No.:	
18 Registro Transportista, medio de Transporte País 1001 C111508 SV 0		10 País de destino País trans- 12.1000000000 13.1000000000		15 País de Exportación 16 País orig- 17 País destino	
21 Cant. y País del medio de transporte en frontera 1 Puerto 25 Modo trans 27 Lugar de carga 1 PUERTO interior SAN ACAJUTLA SV		16 País de origen NUEVA ESPANA		17 País de destino GUATEMALA	
29 Aduana de Salida 00 VIA MARITIMA ACAJUTLA		20 Mecoterna/Certificación Electronica C10 0000		22 Divisa y total de Factura 23 Tasa camb. 24 Naturaleza	
30 Localización mercancías 0001		21 Divisa y total de Factura USD 15,387.67		25 Tasa camb. 26 Naturaleza	
31 Observaciones		28 Datos financieros Código banco : 27 3 TELEESPACHO DE MERCANCIAS		Banco BANCO AGRICOLA Agencia : 080 Fecha Pago : 20181126	
32 Bultos y Cajas Cantidad y Embalaje : 1 PK No(s) contenedor(es): CONTENEDOR		33 Póliza arancelaria 89039900 000		34 País ori- 35 Peso bruto 36 Acuerdo SV kg USUM.35	
44 Licencia No. 0.00 - 0.00 / V / CD : XXXXXXXXXXXX Dato: 0.A.: 049 Certi- fica- cion OTRO PAIS DE ORIGEN ES: USA		37 No. de origen 38 Valor neto 39 Val./kg. 1000 000 3210.88 kg		40 Documento de transporte / anterior DEM	
47 Tipo Base imponible Tasa Exporte SP		41 Cantidad 42 Valor FOB/Item 43 Retenc. 23120		44 Ajuste 11165.00	
Liqui- dacion de los equipos Tos		45 Valor CIF/Item 11165.00		46 Cuenta de credito 47 Cot. Deposito/Plazo en días /	
50 Observaciones		51 Adu para previo a salir		52 Garantía no válida para	
53 Observaciones		54 Lugar y fecha 26/11/2018 Firma y nombre del declarante/representante A118		55 Aduana de destino (y país)	
56 Observaciones		56 Observaciones		56 Observaciones	
57 Observaciones		57 Observaciones		57 Observaciones	
58 Observaciones		58 Observaciones		58 Observaciones	
59 Observaciones		59 Observaciones		59 Observaciones	
60 Observaciones		60 Observaciones		60 Observaciones	
61 Observaciones		61 Observaciones		61 Observaciones	
62 Observaciones		62 Observaciones		62 Observaciones	
63 Observaciones		63 Observaciones		63 Observaciones	
64 Observaciones		64 Observaciones		64 Observaciones	
65 Observaciones		65 Observaciones		65 Observaciones	
66 Observaciones		66 Observaciones		66 Observaciones	
67 Observaciones		67 Observaciones		67 Observaciones	
68 Observaciones		68 Observaciones		68 Observaciones	
69 Observaciones		69 Observaciones		69 Observaciones	
70 Observaciones		70 Observaciones		70 Observaciones	
71 Observaciones		71 Observaciones		71 Observaciones	
72 Observaciones		72 Observaciones		72 Observaciones	
73 Observaciones		73 Observaciones		73 Observaciones	
74 Observaciones		74 Observaciones		74 Observaciones	
75 Observaciones		75 Observaciones		75 Observaciones	
76 Observaciones		76 Observaciones		76 Observaciones	
77 Observaciones		77 Observaciones		77 Observaciones	
78 Observaciones		78 Observaciones		78 Observaciones	
79 Observaciones		79 Observaciones		79 Observaciones	
80 Observaciones		80 Observaciones		80 Observaciones	
81 Observaciones		81 Observaciones		81 Observaciones	
82 Observaciones		82 Observaciones		82 Observaciones	
83 Observaciones		83 Observaciones		83 Observaciones	
84 Observaciones		84 Observaciones		84 Observaciones	
85 Observaciones		85 Observaciones		85 Observaciones	
86 Observaciones		86 Observaciones		86 Observaciones	
87 Observaciones		87 Observaciones		87 Observaciones	
88 Observaciones		88 Observaciones		88 Observaciones	
89 Observaciones		89 Observaciones		89 Observaciones	
90 Observaciones		90 Observaciones		90 Observaciones	
91 Observaciones		91 Observaciones		91 Observaciones	
92 Observaciones		92 Observaciones		92 Observaciones	
93 Observaciones		93 Observaciones		93 Observaciones	
94 Observaciones		94 Observaciones		94 Observaciones	
95 Observaciones		95 Observaciones		95 Observaciones	
96 Observaciones		96 Observaciones		96 Observaciones	
97 Observaciones		97 Observaciones		97 Observaciones	
98 Observaciones		98 Observaciones		98 Observaciones	
99 Observaciones		99 Observaciones		99 Observaciones	
100 Observaciones		100 Observaciones		100 Observaciones	

El 07 de Diciembre se realiza el pago electrónico de los impuestos generados a través de una nota de cargo en el Banco Agrícola, S.A. Comprobante de pago de impuestos cancelados por medio de pago electrónico:

Referencia: 2019/12/1028/05001205263	Aduana:01
Impuesto:\$3,349.92.00	No. Registro:45383
Nit Empresa: 1401-010289-102.0	Agente:0500
31524/12072201277/45383/9777.5	Selectividad: Verde
	

✓ CERTIFICADO DE ORIGEN

BANCO CENTRAL DE RESERVA DE EL SALVADOR SAN SALVADOR, EL SALVADOR, C.A. www.elsalvadortrade.com.sv		CENTRO DE TRAMITES DE EXPORTACION (CENTREX)	
CERTIFICADO DE ORIGEN ORIGIN CERTIFICATE			
1. Nombre del Exportador Exporter's Name AUTOREXPO S.A DE C.V. 021-130895-201-0 NIT:		2. Nombre del Importador Buyer's Name FERNANDO MEMBREÑO	
3. Dirección del Exportador Exporter's Address NEW YORK #1034		4. Dirección del Importador Buyer's Address 32 CALLE 7-5 ZONA 11, SAN SALVADOR, SAN SALVADOR	
5. Número y Fecha de Factura Number and Date of Invoice #37234 26/11/2019		6. Medio de Transporte y Nombre de la Empresa Means of Transport and Agency MARITIMA.	
7. Marcas, Clase y Número de Paquetes Marks, Kind and Number of Packages EMBARCACION, MOTO ACUATICA, 1 PQ.		8. Volumen en Kg., Descripción del Producto y Valor Total en Dólares Volume (Kg.), Description of Goods and Amount in Dollars 3210.05 KG, MOTO ACUATICA MARCA ACUATRAX, \$11,165.00.	
<p>El Centro de Trámites de Exportación (CENTREX), por este medio certifica que los productos arriba detallados son originarios de El Salvador. The Centro de Trámites de Exportación (CENTREX), hereby certifies that the above detailed goods are of El Salvador origin.</p>			
<p>Emérito en San Salvador, El Salvador, Centro América. Issued at San Salvador, El Salvador, Central América. Fecha: / Date:</p>			
FIRMA Y SELLO DE LA AUTORIDAD QUE CERTIFICA SIGNATURE AND STAMP OF CERTIFYING AUTHORITY		FIRMA Y SELLO DEL EXPORTADOR SIGNATURE AND STAMP OF EXPORTER	

Por lo consiguiente solicita le sea liberado del bien por la aduana como sigue:

- ✓ La aduana emite el documento de Reporte de Salida de vehículo, con el que se solicita el retiro de la Aduana.

Sr.		FERNANDO MEMBREÑO		FECHA DE IMPRESIÓN:		07 /12 /2019	
Por este medio informamos que hemos despachado moto acuática a nombre de : Desde nuestras instalaciones según el siguiente detalle:				AUTOEXPORT		IMPORT	
Fecha D.M.		07/12/2019		S.A. DE C.V.,			
No. de Factura:		2336		No. D.M.		201	
Documento de transporte:		Carta de Porte		Peso:		3210 Kg	
País de destino:		El Salvador		Volumen:			
				Total de bultos:		1	
				placas de camión:		MS 3510AL	
CODIGO	DESCRIPCIÓN DE MERCANCIAS	LOTE	INGRESO	CANTIDAD	DM. DESCARGO		
123930	Moto Acuática, nueva HONDA fx SHO 2019			1			
TOTAL				1			

- Formulario de Declaración y Pago del impuesto especial a la Primera Matricula de Bienes en el territorio Nacional.

DECLARACION Y PAGO DEL IMPUESTO ESPECIAL A LA PRIMERA MATRICULA DE BIENES EN EL TERRITORIO NACIONAL

F10 v1

LA DECLARACION DEBE ELABORARSE EXCLUSIVAMENTE EN DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA US \$

NUMERO DE DECLARACION
10 + **018008** 5

REPÚBLICA DE EL SALVADOR
MINISTERIO DE HACIENDA
DIRECCION GENERAL DE IMPUESTOS INTERIORS

A. IDENTIFICACION DEL CONTRIBUYENTE									
1	NIT				2		NIRG		7
2	Apellido(s), Nombre(s) / Razón o Denominación Social				3		Número de Delegación que Modifica		
B. IDENTIFICACION DEL IMPORTADOR, DISTRIBUIDOR, FABRICANTE O REPRESENTANTE DE QUIEN ADQUIERO EL BIEN									
5	NIT				6		1 Importador 2 Distribuidor 3 Fabricante		9
7	Apellido(s), Nombre(s) / Razón o Denominación Social				8		1 Importador 2 Distribuidor 3 Fabricante		
C. DATOS SOBRE EL BIEN, IMPORTADO O ADQUIRIDO EN EL TERRITORIO NACIONAL									
8	Código de Bien Adquirido		9		10		11		12
		1 Mercado Nacional 2 Importación 3 Matricula Extranjera		0		13		Fecha de Cambio, Impedición o de Vinculación al PAGO de Permisos, Novedades o Operación	
								Día Mes Año	
D. DATOS SEGUN DECLARACION DE MATRICULA									
11	NIT IMPORTADOR				12		13		14
		Código de Aduana		Código Mayor de Aduana		Código de Declaración		Número de Declaración de Matriculas	
14	4		13		3		14		7
								Día Mes Año	
E. DESCRIPCION DE LAS CARACTERISTICAS DEL VEHICULO AUTOMOTOR									
20	Categoría/Subcategoría		2		20		Año de Fabricación		3
21	Marca		9		21		Modelo		0
22	Clase o Tipo		9		22		Número del Motor		7
23	Número de Chasis VIN Grabado		3		23		Año		4
24	Número de Chasis Grabado		0		24		Cilindrada (Cilindros)		1
25	Capacidad o Número de Asientos		7		25		Número de Placa (ver instrucciones)		8
F. DESCRIPCION DE LAS CARACTERISTICAS DE BUCOS Y ARTIFACTOS NAVALS									
40	Tipo de Embarcación		2		40		Número de Motor		3
41	Marca		9		41		No. de Serie del Motor		0
42	Modelo		9		42		Medida Motor (Escala ISO y Manga ISO)		7
43	Año de Fabricación		9		43		Código ISM (Para máx. de más de 200 toneladas)		4
44	CIN o No. de Serie		9		44		Combustible		3
45	Marca de Motor		9		45		Capacidad Toneladas de Registro Bruto (TRB)		1
46	No. de Motor		9		46		Número de Matriculas		8
G. DESCRIPCION DE LAS CARACTERISTICAS DE AERONAVES									
60	Tipo de Aeronave		2		60		Número de Certificado o Tipo de ICAO		2
61	Nombre del Fabricante		9		61		Número de Certificado de Producción (si aplica)		0
62	Marca		9		62		Modelo de Motor		7
63	Modelo		9		63		Número de Serie de Motor		4
64	Número de Serie de Fabricación		0		64		Potencia del Motor		1
65	Número de Motor		9		65				
H. DETERMINACION DEL IMPUESTO									
BIEN ADQUIRIDO EN EL PAIS					BIEN IMPORTADO O CON MATRICULA EXTRANJERA				
80	Precio Total de la Operación		9		80	Valor Aduanero		9	
81	IVA		9		81	Impuestos o Derechos pagados		9	
82	Base Imponible		7		82	Total		7	
83	Tasa		9		83	IVA		9	
84	Impuesto a Pagar		5		84	Base Imponible		5	
85	Pago de Impuesto en Declaración que modifica		2		85	Tasa		2	
86	Impuesto Derivado a Pagar		3		86	Impuesto a Pagar		3	
87	Multa		4		87	Pago de Impuesto en Declaración que modifica		4	
88	Intereses		0		88	Impuesto Derivado a Pagar		3	
89	Total a Pagar		2		89	Multa		2	
						100		Intereses	
						2		101	
						Total a Pagar		0	

Declaro bajo juramento que los datos contenidos en la presente Declaración son verídicos, y que he pagado el impuesto que resulta en esta declaración y pongo en caso de incurrir en sanciones legales respectivas.

Uso Exclusivo de Unidad Receptora

ORIGINAL: DGII

Art. 9. Ley de La Primera Matrícula

Cálculos de la transacción de pago de derechos e impuestos electrónico y pago del impuesto

Especial a la primera matricula de bienes en el territorio nacional.

Detalle de Derechos e Impuestos	Base Imponible	Derecho e Impuestos
DAI TLC USA 15%	CIF: 11,165.00	1,674.75
Especial a la Primera Matricula de Bienes 10.0%	CIF + DAI: 12,839.75	1,283.98
IVA Crédito Fiscal 13%	DAI: 1,674.75	217.72
IVA Retenido 13%	CIF: 11,165.00	1,451.45
Total		\$4,627.90

Registro Contable

Fecha	Concepto	Parcial	Debe \$	Haber \$
07/12/2019	Partida		\$	\$
	Inventario		2,958.73	
	Pedidos en Tránsito (DAI)	1,674.75		
	Primera Matricula de Bienes	<u>1,283.98</u>		
	IVA Crédito Fiscal		217.72	
	Importaciones	<u>217.72</u>		
	Retenciones		1,451.45	
	Retención de IVA	<u>1,451.45</u>		
	Efectivo y Equivalentes			4,627.90
	Banco Agrícola, S.A.	<u>4,627.90</u>		
	v/ Pago IVA y DAI por importaciones de moto acuática del pedido No. 000500.			
			4,627.90	4,627.90

Posteriormente de pagado los derechos, impuestos y multas es liberados por el servicio aduanero y llevado a las bodegas de AUTOREEXPO

S.A. DE C.V. El agente aduanal envía comprobante de crédito fiscal No. 29 por \$74.00 más IVA por los servicios prestados.

Fecha	Concepto	Parcial	Debe	Haber
07/12/2019	Partida No. 7		\$	\$
	Inventarios		74.00	
	Pedidos en Tránsito	<u>74.00</u>		
	IVA Crédito Fiscal		9.75	
	Importaciones	9.75		
	Efectivo y Equivalente			83.75
	Bancos	<u>83.75</u>		
	v/pago de los servicios del agente aduanal			
			83.75	83.75

CAPITULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

Es importante poseer un conocimiento sobre el procedimiento que conlleva la importación de bienes de lujo, ya que con ello se evitan errores o contratiempos al momento de realizar los trámites.

En la mayoría de los tramites a realizar en una importación de un bien de lujo, no se tiene conocimiento de los procesos y registros contables que se deben llevar, ya sea porque no se cuenta con el personal idóneo o porque no lo consideran necesario.

En la actualidad no se cuenta con una guía aduanera que detalle los procesos que debe llevar una importación de una moto acuática en el país y de los pasos que se debe de realizar al momento de importarlas desde los Estados Unidos y políticas apropiadas para la contabilización de las transacciones en una forma comprensible y oportuna.

5.2 Recomendaciones

Es necesario crear una guía que ilustre en términos claros y sencillos los pasos necesarios para poder realizar una importación de un bien de lujo, como lo es lo son las motos acuáticas y que funcione de acuerdo a las exigencias actuales y disposiciones de ley que el gobierno establece, así como también aquellas obligaciones que necesita cumplir una vez finalizado la importación.

Además, toda importación debe de contar con un sistema de organización de los procesos a tramitar para que permita registrar y presentar correctamente las operaciones o actividades realizadas por estas.

Es importante establecer procesos de manera más concreta y clara sobre las importaciones definitivas procedentes del extranjero.

Se deben realizar estudios más amplios sobre casos similares en cuanto a trámites aduanales y registros contables para lograr una mejor comprensión en el proceso de importación de una moto acuática.

Es necesario tener unos conocimientos más amplios sobre los deferentes impuestos que se deben cancelar en el momento de la importación y cuales están exentos, según sea la mercancía a importar al país.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- ESCRITAS

AGREDA RODRÍGUEZ, Ana Patricia, y otros, “La Legislación Aduanera en El Salvador y la elaboración de una guía de procedimientos aduanales para la Importación y Exportación de Mercancías”, tesis para optar al grado de Licenciatura en Contaduría Pública, Universidad de El Salvador, marzo 2001.

AYALA GUEVARA, Mario Leoncio, Sistemática de la Ley Tributaria Salvadoreña, Editorial Universitaria, 1978, Tesis UES,

BARAHONA, Juan Carlos y Romero, Romero, “Proyecto de Modernización Aduanera El proceso, sus Logros y Acciones Pendientes”, Abril, 1999.

BONILLA, Gildaberto, Como hacer una tesis de graduación con técnicas estadísticas, Edición 4º 2000, El Salvador, UCA editores.

GUEVARA FUENTES, Eva Lourdes, et al, Trabajo de Graduación “Propuesta de una guía de procedimientos aduanales de importación y exportación acorde con las leyes aduaneras, tratados y convenios comerciales vigentes en El Salvador” Universidad de El Salvador, Facultad Multidisciplinaria Oriental, Mayo 2009.

CASTILLO HERNÁNDEZ y Cruz Méndez “Procedimientos Aduanales Y Registros Contables Relacionados Con La Importación De Vehículos Automotores Usados Livianos Y Sus Repuestos, Hacia El Salvador 2012” Tesis Para Optar Al Grado De Licenciatura En Contaduría Pública, Universidad De El Salvador 2012.

GONZÁLEZ SANDOVAL, Blanca Lilian y otros, “Importaciones y Exportaciones y su efecto en los Estados Financieros”, Tesis para optar al grado de Licenciatura En Contaduría Pública, Universidad de El Salvador, diciembre 1988.

GIULLIANI FUNROUGE, Carlos M., Derecho Financiero, Volumen I, Tercer Edición, Ed. Depalma, Buenos Aires, 1976.

LÓPEZ MORENO, Karla Raquel y otros, “Guía teórica práctica para facilitar el desarrollo del Proceso de enseñanza aprendizaje de la asignatura derecho Tributario I, de la carrera Licenciatura en Contaduría Pública que se imparte en la Universidad de El Salvador, incluyendo sus aspectos contables, doctrinarios y la normativa legal vigente, en el período comprendido de marzo a diciembre de 2008”, Tesis para optar al título de Licenciada en Contaduría Pública, Universidad de El Salvador, San Vicente, 2008.

LÓPEZ CAMPOS, Coath Uzziel y Otros, “Procedimientos Teórico-Práctico para la Implementación de Procesos Aduanales en El Salvador”, tesis para optar al grado de Licenciado en Contaduría Pública, Universidad de El Salvador, San Salvador, 2007.

MENDOZA ORANTES, Ricardo, “Recopilación de Leyes Aduaneras”, Edición 8ª El Salvador, Editorial Jurídica Salvadoreña, 2009.

MENDOZA ORANTES, Ricardo, “Recopilación de Leyes Tributarias”, Edición 34ª El Salvador, Editorial Jurídica Salvadoreña, 2010.

-*MANAUTUO MARGÁIN, Emilio, “Introducción al Estudio del Derecho Tributario Mexicano”, Editorial Porrúa, S.A.

PARADA, Karla Roxana y Otros, “Procedimientos para la Clasificación de Mercancías del Sistema Arancelario Centroamericano de Importaciones”. Una Herramienta Práctica para Estudiantes de Contaduría Pública” Tesis para optar al grado de Licenciada en Contaduría Pública, Universidad de El Salvador, San Salvador, marzo de 2006.

SARAVIA DÍAZ AREL y Ramos Henríquez “Guía Teórica-Práctica De Los Procesos De Importación, Para La Enseñanza De Los Contenidos En La Unidad Iii De La Asignatura Legislación Aduanera, De La Universidad De El Salvador, En El Período 2010 – 2011.”” Tesis para optar al grado de Licenciada en Contaduría Pública, Universidad de El Salvador, San Salvador, mayo de 2011.

- EN LINEA

CÁMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE EL SALVADOR, [En Línea]. INCOTERMS en El Salvador, disponible en <http://www.servicargoexpress.net/ICOTERMS.pdf>.

https://C:/Users/Owner/Downloads/DC5154_5_Decreto_383_Normas_Para_la_Importaci_n_de_Vehiculos_Usados.pdf

DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS, [En Línea]. Breve Historia de la Dirección General de Aduanas consultado el día el jueves 9 de junio 2010 a las 10:00 a.m. disponible en <http://www.aduana.gob.sv/>, Pág. 1.

“EFECTOS DE LAS RESTRICCIONES ADUANERAS DE IMPORTACIONES VEHICULOS EN GUAYAQUIL AÑO 2012 AL 2016”

AUTORES: MERCHÁN GALARZA PRISCILA JENIFFER

- LINKS

<http://jetskivalencia.com/es/14-blog/27-jet-ski-historia-y-evolucion-a-traves-del-tiempo>

https://es.wikipedia.org/wiki/Comercio_en_la_Antigua_Roma

https://es.wikipedia.org/wiki/Comercio_de_la_Corona_de_Arag%C3%B3n

cómo se la importación, porque medios

https://es.wikipedia.org/wiki/Moto_de_agua

<http://yamaha-motor.com.sv/home/acerca>

<https://tramites.gob.sv/procedure/43/33?l=es>

https://www.mh.gob.sv/pmh/es/Temas/Manual_Unico_de_Operaciones_Aduaneras/Proceso_de_despacho/Proceso_Aduanero/Impuestos_a_pagar.html

[https://C:/Users/Owner/Desktop/tesis/mas%20doc%20tesis/GuiaAduaneraFINAL%20\(2\).pdf](https://C:/Users/Owner/Desktop/tesis/mas%20doc%20tesis/GuiaAduaneraFINAL%20(2).pdf)

https://C:/Users/Owner/Desktop/tesis/mas%20doc%20tesis/manual_motos_agua

<https://C:/Users/Owner/Desktop/tesis/mas%20doc%20tesis/guia%20aduanera2>

file://C:/Users/Owner/Downloads/DC5154_5_Decreto_383_Normas_Para_la_Importacion_de_Vehiculos_Usados

<https://economipedia.com/definiciones/importacion.html>

<http://www.aduanet.gob.pe/aduanas/informag/importac.htm>

ANEXOS

✓ **INSTRUCTIVO DE LLENADO DE DECLARACIÓN DE MERCANCÍAS
(DUA) CAPTURA DE DECLARACIONES/FAUCAS EN MODBRK**

NOTAS:

1. Para comenzar a trabajar sobre una declaración o FAUCA, deberá acceder al módulo y presionar sobre la opción que presenta la barra de herramientas

✓ **FUNCIONES**

✓ **DECLARACIONES**

✓ **CREACION**

- ✓ Luego, elegir el modelo de declaración según sea el caso. Ej.: EX 1, IM 4, etc.
2. Algunos de los campos en las casillas, contienen tablas de datos. Para acceder a dichas tablas, colocarse sobre el campo deseado y sin digitar nada presionar la tecla <ENTER> o bien, la tecla <F8>.
3. El término “declaración” será utilizado en forma genérica en el presente documento, lo cual no significa que se refiera exclusivamente a una Declaración de Mercancías, ya que la captura puede aplicarse también a un FAUCA.
4. En el caso que una declaración contenga más de un ítem, al finalizar la captura de todos los campos que se describen en el cuadro, deberá presionar la tecla <F2> para ingresar los datos del siguiente ítem, para lo cual, el sistema le habilita los campos del 31 al 46 que corresponden al ítem en particular.

5. Cuando la declaración contiene varios Ítems, puede desplazarse entre ellos, utilizando las teclas <F3> y <F4> para ir al anterior o al siguiente artículo respectivamente.
6. para realizar cualquier operación en la declaración (verificación local, verificación con el servidor central, archivo local, registro, etc.). se deberá estar ubicado (en la pantalla) en el primer ítem de la declaración o en el segmento general de la misma.
7. para tener actualizadas las tablas locales en el sistema, deberá de efectuar periódicamente la “replicación” local de las mismas. (ver instructivo de cómo realizar ésta acción en la sección de descargas de la página de Internet de la Aduana <http://www.aduana.gob.sv>).
8. la mayoría de archivos y programas de utilidad para usar el módulo MODBRK, se encuentran disponibles en la sección de descargas de la página de Internet de la Aduana.
9. La siguiente tabla de especificación de campos de la declaración, está ordenada de acuerdo a la secuencia de captura que el sistema SIDUNEA++ solicita, por lo que se verán saltos o retrocesos en la numeración de las casillas. Además, se verán repetidas ciertas casillas, pero esto es a efectos de distinguir el caso de las importaciones y exportaciones, en donde los conceptos cambian. Ejemplo: la casilla 27 en importaciones se denomina “lugar de descarga” y en exportaciones “lugar de carga”.
10. “lugar de carga”.
- 11.

CASILLA						DESCRIPCIÓN	COMENTARIOS Y OBSERVACIONES
No	Abreviación	Automática	Obligatoria	Opcional	Deshabilitad		
1	Declaración	X				Tipo de declaración	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Se selecciona a partir de las opciones de modelos disponibles en el sistema SIDUNEA++ al momento de crear una nueva declaración de acuerdo a los regímenes legalmente autorizados. Ej. EX1, EX2, IM4, etc.
A	Aduana	X		X		Código de la Aduana, manifiesto de carga y datos del registro de la declaración.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ El código de la Aduana es colocado automáticamente por el sistema a partir de la conexión actual o la última conexión realizada. ➤ Se deberá digitar el No. del Manifiesto de Carga si existe. ➤ El número y la fecha de registro de la declaración, aparecerán automáticamente después de haberse realizado dicha operación.
2	Exportador		X			Identificación del Exportador	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Exportación: Se debe digitar el NIT (14 Dígitos) del exportador, el cual deberá estar registrado previamente en el Sistema. Si no está registrado, solicitar el registro en la Aduana de su preferencia o cercanía. (contiene tabla de datos). ➤ Importación: para el caso de FAUCA, se deberá digitar en el primer campo, el número de NIT del país de procedencia de las mercancías, en el segundo campo, el nombre del exportador y en el tercer y cuarto campo, la dirección y teléfonos del mismo. <p>Para el caso de Declaraciones de Mercancías (procedentes de fuera del área centroamericana), se debe digitar únicamente en el primer campo, el nombre del exportador y en el segundo y tercer campo, la dirección y teléfonos del mismo.</p>

CASILLA						DESCRIPCION	COMENTARIOS Y OBSERVACIONES
No	Abreviación	Automático	Obligatorio	Opcional	Deshabilitado		
8	Destinatario		X			Identificación del Importador o destinatario de las mercancías	<p>➤ Exportación: para el caso de FAUCA (destino otro país centroamericano), se deberá digitar en el primer campo, el número de NIT del consignatario en el país de destino de las mercancías sin guiones ni espacios, en el segundo campo, el nombre de dicho consignatario y en el tercer y cuarto campo, la dirección y teléfonos del mismo.</p>
							<p>Ejemplo: 10133658 Bebidas Tropicales, S.A. 8va Avenida 1952 Zona 11 Col. Mariscal Guatemala C.A.</p> <p>Para el caso de Declaraciones de Mercancías (destino otro país fuera del área centroamericana), se debe digitar únicamente en el primer campo, el nombre del consignatario y en el segundo y tercer campo, la dirección y teléfonos del mismo.</p> <p>➤ Importación: se debe digitar el NIT (14 Dígitos) del importador, el cual deberá estar registrado previamente en el Sistema. Si no está registrado, solicitar el registro en la Aduana de su preferencia o cercanía. (contiene tabla de datos).</p>
14	Declarante /Represent.	X	X			Identificación del Auxiliar de la Función Pública Aduanero Autorizado o su representante, el cual presenta y registra la	<p>➤ Este código es colocado automáticamente en la declaración cuando se conecta al Sistema; caso contrario deberá digitarlo o buscarlo en la tabla de datos que contiene el campo.</p> <p>➤ El código de declarante que se coloque, es validado con el usuario asignado; de tal manera que el sistema no permite registrar una declaración con un declarante diferente al asignado para el usuario que se conecta.</p>

CASILLA						DESCRIPCION	COMENTARIOS Y OBSERVACIONES
No	Abreviación	Automátic	Obligatori	Opcional	Deshabilit		
3	Páginas	X				No. de páginas	➤ Refleja la cantidad de páginas de la declaración.
4	List.			X		---	➤ Casilla no utilizada.
5	Ítems	X				Cantidad de Ítems	➤ Refleja la cantidad de ítems de la declaración.
6	Tot. Bultos		X			Total de Bultos en la declaración	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ingresar la cantidad de bultos totales que serán declarados. ➤ Se entenderá por bulto a la unidad de embalaje mínima para el manejo de las mercancías que ha sido utilizada. Ejemplo: unidades, lote, barril, bolsa, caja, depósito, saco, patín, granel, etc.
7	Número de Referencia		X			Numero de referencia del DUA para el Agente	➤ Colocar el número de referencia de acuerdo a circular DPRO-0065-2002.
9	Responsable Financiero		X			NIT del Responsable Financiero	<ul style="list-style-type: none"> ➤ En el caso de la Exportación, el campo para ésta casilla no está habilitado. ➤ En el caso de la Importación, se DEBE colocar el NIT (14 Dígitos) de la empresa importadora. (contiene tabla de datos).
10	País última procedencia (Importación)		X			Código del país de última procedencia	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Según lo que indiquen los documentos, se debe ingresar el código del país donde se realizó la última operación aduanera (tránsito, trasbordo, consolidación, desconsolidación, revisión, etc.) a un Medio de Transporte. ➤ Contiene tabla de datos

CASILLA						DESCRIPCION	COMENTARIOS Y OBSERVACIONES
No	Abreviación	Automátic	Obligatori	Opcional	Deshabilit		
10	País de 1er. Destino (Exportación)		X			Código del país de primer destino	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Según lo que indiquen los documentos, se debe ingresar el código del país en donde se realizará la 1era. operación aduanera a un medio de transporte. ➤ Contiene tabla de datos
11	País Transacc.				X	País de transacción	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Código del país donde se realizó la transacción (compra/venta). ➤ Contiene tabla de datos.
12	Total Costos	X				Total de costos	<ul style="list-style-type: none"> ➤ En ésta casilla se refleja la sumatoria de los costos agregados al valor FOB (fletes, seguros y otros) de las mercancías amparadas en la declaración y los cuales están detallados en las notas de valor de cada Ítem.
13	Tasas			X		Código para acceder a la imposición de otras tasas, almacenaje e IVA.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Digitar “1” para ingresar el valor del almacenaje y su respectivo IVA. ➤ Digitar “2” para ingresar el valor de otras tasas: Consulares, parqueo, multas, marchamos, etc. También será utilizado para adicionar valores que no han sido declarados. ➤ Digitar “12” para ingresar las dos categorías anteriores. ➤ En caso de no aplicar lo anterior, dejar en blanco el campo de esta casilla. ➤ Los campos en donde se colocarán los valores a ingresar en concepto de estas tasas, se habilitarán al finalizar la captura de la declaración, en el momento de realizar la acción de “Verificación Local” del menú local en el módulo.

CASILLA						DESCRIPCION	COMENTARIOS Y OBSERVACIONES
No	Abreviación	Automático	Obligatorio	Opcional	Deshabilitado		
15	País de Exportación	X	X			Código del país de Exportación	<ul style="list-style-type: none"> ➤ En el caso de la importación, se deberá digitar el código del país de donde es exportada la mercancía. (contiene tabla de datos). ➤ En el caso de las exportaciones, el código de El Salvador es colocado automáticamente y no es modificable.
16	País de Origen	X				Nombre del País de Origen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ El sistema coloca automáticamente el nombre del país de origen de la mercancía de acuerdo al código digitado en las casillas 34 de cada ítem o artículo. En el caso de ser diferentes códigos en los diferentes ítems, el sistema colocará la palabra “muchas”.
17	País de Destino	X	X			Código del país de destino	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Exportación: se digitará el código del país de destino de la mercancía. ➤ Importaciones: el sistema asigna automáticamente el código 222 (El Salvador) ➤ Traslados: se digitará el código TEA ➤ Contiene tabla de datos
19	CT		X			Contenedor	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Use el código “1” cuando se trate de Contenedor(es) o vehículos usados. Esta opción habilitará el campo de contenedores de la casilla 31. ➤ Use el código “0” cuando no aplique lo anterior.
21	No. de ARIVU				X	No. de ARIVU	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Para la importación y exportación de Mercancías varias, deberá dejar en blanco el campo de ésta casilla. ➤ Para la importación de Vehículos Usados, e

CASILLA						DESCRIPCION	COMENTARIOS Y OBSERVACIONES
No	Abreviación	Automátic	Obligatori	Opcional	Deshabilit		
							Un futuro, se deberá digitar el Número del ARIVU correspondiente (pendiente la disposición que formalice esta instrucción).
25	Modo Trsp. Frontera		X			Código del Modo de transporte con el que arribó la mercancía a la aduana	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Se digitará el código de acuerdo a la modalidad de transporte correspondiente a la aduana por donde ingresará o saldrá la mercancía. ➤ Contiene tabla de datos.
26	Modo Trsp. Interior			X		Código del Modo de transporte al interior del territorio aduanero Nac.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Casilla no utilizada.
27	Lugar de carga (exportaciones)		X			Código del Lugar de embarque de la mercancía	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Se digitará el código de acuerdo a la aduana donde se registrará y presentará la declaración. Ej. La declaración se registrará en Comalapa, entonces su código será SVCOM, ingresando en el primer campo COM y en el siguiente SV. ➤ Contiene tabla de datos.
29	Aduana de Entrada (Importación)		X			Código de la Aduana de entrada de las mercancías	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Importación: se deberá digitar el código de Aduana de Entrada al país. Ejemplo: si la declaración se presentará en Santa Ana pero la mercancía ingresará por Anguiatú, se deberá digitar el código 08 que le corresponde a Anguiatú. ➤ Contiene tabla de datos.

CASILLA					DESCRIPCION	COMENTARIOS Y OBSERVACIONES
No	Abreviación	Automático	Obligatorio	Opcional		
29	Oficina de salida (exportación)		X			<p>Código de la Aduana de salida de las mercancías</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Exportación: se deberá digitar el código de la Aduana de Salida del país. Ej. Si la mercancía saldrá por la Aduana de El Amatillo, se digitará el código respectivo a esta (05), ➤ Traslados temporales, destrucciones y donaciones (EX2): se deberá digitar el código de la aduana de registro y presentación ➤ Traslados definitivos (EX2): deberá digitarse el código de la delegación de aduana hacia dónde va dirigido el traslado o el código de la aduana de jurisdicción del DPA. <p>Formalización de traslados definitivos: se digitará el código de la aduana o delegación de aduana de donde proviene el traslado definitivo. Campo contiene tabla de datos.</p>
30	Localización de mercancías		X			<ul style="list-style-type: none"> ➤ Se digitará el código de acuerdo a la aduana donde se registrará y presentará la declaración, AGD o Depósito Privado donde se descargará la mercancía. ➤ En caso de no conocerse la localización que tendrá la mercancía en una aduana en particular (por contar con varias localizaciones, Ej. San Bartolo), podrá colocarse el código del “Patio Predio” de dicha aduana, el código que contiene la frase “Varios contadores” o el código que más aplique. ➤ Esta casilla será modificada con la localización correcta por el Oficial Aduanero que procese la declaración. ➤ Campo contiene tabla de dato

CASILLA						DESCRIPCION	COMENTARIOS Y OBSERVACIONES
No	Abreviación	Automático	Obligatorio	Opcional	Deshabilitado		
20	Incoterms / Certificación Electrónica		X			Código de Incoterms utilizado y códigos de operaciones electrónicas realizadas	<ul style="list-style-type: none"> ➤ En el primer campo de ésta casilla, se digitará el código de acuerdo a los valores declarados en factura. Ejemplos: 4 para valor FOB, 6 para valor CIF, etc. Según INCOTERMS. Este campo contiene tabla de datos. ➤ Para los casos de FAUCAS, deberá usarse el valor FOB y detallar en la nota de valor de cada ítem, el valor del Flete, del Seguro y Otros gastos. ➤ El segundo campo de ésta casilla deberá dejarse vacío, pues allí se reflejarán los códigos 98, 95 y/o 99 (firma electrónica y pago electrónico respectivamente) cuando se hayan realizado dichas
22	Divisa y Total Factura		X			Código de Divisa y Monto total en la Factura	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Se digitará en el primer campo, el código de la moneda utilizada. En nuestro país, se debe declarar en dólares americanos (código USD según tabla de datos contenida en el campo). ➤ En el segundo campo, se colocará el valor total de la factura según el Incoterm utilizado (FOB, CIF, etc.).
23	Tasa de Cambio	X				Tipo de cambio vigente en la fecha de registro de la declaración	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Esta casilla se completa automáticamente con la información digitada en el campo anterior (código de moneda) y refleja la tasa de cambio de la divisa en comparación con la moneda en curso legal.
24	Naturaleza de la transacción				X	Código de la naturaleza de la transacción	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Casilla no utilizada.

CASILLA						DESCRIPCION	COMENTARIOS Y OBSERVACIONES
No	Abreviación	Automátic	Obligatori	Opcional	Deshabilit		
28	Datos financieros		X			Código de Banco, modalidad, Agencia bancaria y fecha de pago.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Se digitará en cada campo, el respectivo código de acuerdo a lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> a) Código del Banco en donde se realizará el pago. b) Modalidad de presentación de la declaración. Ejemplo: 3 = Teledespacho de Mercancías 6 = Teledespacho Vehículos Nuevos 7 = Teledespacho Vehículos Usados. c) Código de la Agencia Bancaria. d) Fecha del pago (usar formato dd/mm/aaaa). ➤ En el caso que no aplique el pago de impuestos o por desconocimiento, se digitará en los campos de Banco y Agencia, el código 00. ➤ Los campos contienen tablas de datos (excepto el correspondiente a fecha).
31	Bultos y descr. de las mercancías		X			Marcas, Cantidad de bultos y Embalaje de las mercancías declaradas, datos sobre el o los contenedores.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ En los campos de Marcas y Números, se deberá digitar: <ul style="list-style-type: none"> • Las marcas y números que contengan los bultos. • Cualquier dato que por motivos de espacio en algún campo de la declaración no pudieron ser digitados completamente, debiéndose hacer referencia al campo respectivo. • Cualquier observación o información adicional que se considere importante declarar y/o aclarar. ➤ En los campos de Cantidad y Embalaje, se deberá digitar obligatoriamente la cantidad de bultos por Ítems (Se entenderá por bulto a la unidad de embalaje mínima para el manejo <p style="text-align: center;">o</p>

CASILLA						DESCRIPCION	COMENTARIOS Y OBSERVACIONES
No	Abreviación	Automátic	Obligatori	Opcional	Deshabilit		
							<ul style="list-style-type: none"> ➤ de las mercancías que ha sido utilizada) y la unidad de medida (código del embalaje, ejemplo: unidades, lote, barril, bolsa, caja, depósito, saco, granel, etc.) respectivamente, según tablas de datos. Si en la casilla 19 se eligió el código “1”, se habilitarán cuatro campos de 17 caracteres cada uno (68 en total), en donde se colocará la identificación de los contenedores que transportan las mercancías separados por “comas”. Para aprovechar todos los caracteres, se recomienda que si se comienza a digitar en uno de los cuatro campos y éste no alcanza, se podrá continuar en el siguiente (aunque quede cortado). ➤ Al final de esta casilla hay tres campos; en los dos primeros el sistema coloca automáticamente la descripción de las mercancías de acuerdo a la posición arancelaria digitada en la casilla 33, debiéndose digitar en el tercer campo la descripción comercial del producto en el caso de aclarar o ampliar la descripción de éste (en caso de FAUCAS, la descripción comercial según factura es obligatoria). <p>En caso de tratarse de vehículos usados, se ingresará la información del vehículo de acuerdo a lo establecido en la circular DPR-0030-2002</p>
32	Ítem.	X				Número de Ítem	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Esta casilla hace referencia al Número de ítem de la declaración que se está capturando.

CASILLA					DESCRIPCION	COMENTARIOS Y OBSERVACIONES
No	Abreviación	Automátic	Obligatori	Opcional		
33	Posición Arancelaria		X			<ul style="list-style-type: none"> ➤ Código de 8 dígitos, según el SAC ➤ Se digitará la partida arancelaria y el sistema automáticamente despliega al final de la casilla 31, la descripción de la mercancía tal y como se encuentra registrada en la base de datos del sistema. Así mismo y siempre al final de la casilla 31, habilita un campo libre para ampliar la descripción de la misma (ver detalles de dicho campo en la descripción de la casilla 31) ➤ Campo contiene tabla de datos.
34	País de Origen		X			<ul style="list-style-type: none"> ➤ Digitar el código del país de origen o de elaboración de la mercancía, siguiendo las reglas de origen. ➤ Para mercancías amparadas a un TLC, se digitará el código que haya sido diseñado para tal fin. ➤ En caso de traslados se digitará el código TEA
35	Peso Bruto		X			<ul style="list-style-type: none"> ➤ Digitar el Peso Bruto en Kilogramos (1 libra = 0.4545 Kilogramos).
36	Acuerdo			X		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Casilla no utilizada.
40	Documento de Transporte			X		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Se digitará por ítem, el Número del B/L, Guía Aérea o Carta de Porte, donde venga amparada la carga y esté señalado el consignatario de la mercancía.

ASILLA						DESCRIPCION	COMENTARIOS Y OBSERVACIONES
No	Abreviación	Automático	Obligatorio	Opcional	Deshabilitado		
							<p>➤ En caso de que toda mercancía se ampare a un mismo documento de transporte, se podrá digitar a partir del segundo ítem, la palabra "IDEM" para indicar que es el mismo documento del primer ítem.</p> <p>Traslados: se deberá digitar el número de Formulario Único de Traslado de Bienes (FUTB) de la declaración anterior.</p>
41	Cuantía		X			Cuantía o cantidad detallada de artículos declarados.	<p>➤ Se digitará la cuantía o el número de artículos por ítem.</p> <p>➤ Es importante digitar la cuantía correcta por ítem, ya que para el caso de declaraciones de Depósito que requieren de desprendimientos, el sistema resta automáticamente a la cantidad declarada con anterioridad.</p> <p>➤ Si el total de unidades es de cien millones o más, el sistema no permite digitar dicha cantidad, por lo que habrá que detallar la cantidad total y correcta en la</p>
42	Valor FOB / Ítem.	X				Valor FOB de las mercancías, capturado en la Nota de Valor	<p>➤ Valor FOB por Ítem. de la mercancía especificado en de la factura, colocado automáticamente por el sistema a partir del dato capturado en la Nota de Valor de la Declaración.</p>
43	Metod. Val.			X		Método de Valoración	<p>➤ Casilla no utilizada.</p>
44	Documentos Adjuntos			X		Documentos Adjuntos certificados	<p>➤ En esta casilla, en el primer campo se digitarán los códigos de los documentos adjuntos utilizados. Estos códigos están especificados en el menú principal del módulo en las opciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Referencias <ul style="list-style-type: none"> • Datos nacionales • Documentos adjuntos

CASILLA						DESCRIPCION	COMENTARIOS Y OBSERVACIONES
No	Abreviación	Automátic	Obligatori	Opcional	Deshabilit		
							<ul style="list-style-type: none"> ➤ En el segundo campo, colocar los números de las facturas presentadas, separándolas mediante comas... ➤ En el tercer campo, colocar las fechas de las facturas presentadas en formato dd/mm/aa. <p>En casos de desprendimientos, en esta casilla también se verá reflejada la información de la declaración “madre” que se haya ingresado en la casilla 37.</p>
45	Ajuste		X			Tasa de ajuste	<ul style="list-style-type: none"> ➤ No modificar. El valor de este campo debe mantenerse en 1.000.
*	Nota de Valor		X			Nota de Valor	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Esta casilla no aparece reflejada en la página de la declaración, sino que solamente aparece en forma adicional para ingresar la composición de los costos tanto en forma general como por ítem, sobre valor de factura, flete y seguro. ➤ El detalle de la composición del valor de las mercancías dependerá de las condiciones de entrega (Incoterm) que han sido utilizadas (FOB, CIF, CYF, DAF, Etc.).
49	Cód. Depósito / Plazo en días		X			Identificación del almacén de depósito y del plazo en días para las mercancías según el acuerdo	<ul style="list-style-type: none"> ➤ En el primer campo de ésta casilla, para el caso de las mercancías sometidas al régimen de Depósito digitar el código del Almacén de Depósito respectivo. Ej.: 001= “Almacenadora Agrícola” ➤ El primer campo de esta casilla contiene tabla de datos

CASILLA						DESCRIPCION	COMENTARIOS Y OBSERVACIONES
No	Abreviación	Automátic	Obligatori	Opcional	Deshabilit		
							<ul style="list-style-type: none"> ➤ En el segundo campo, indicar el plazo en días de acuerdo a lo siguiente: Para Depósitos: 365 días Para Importaciones Temporales: 180 días.
B	Datos contables	X				Datos contables de la declaración	<ul style="list-style-type: none"> ➤ En esta casilla se refleja el resumen de los cálculos efectuados por el sistema para efectos de pago, garantía o exención de impuestos; así como el Modo de pago, No. y fecha de liquidación y el No. y fecha de recibo. ➤ En el apartado de “Impuestos Globales” se refleja el monto de las tasas u “otros cargos” efectuados, tales como parqueos, almacenajes, consulares, marchamos, multas, etc. De acuerdo a lo manifestado en la casilla No. 13 (Tasas) e ingresado en los campos habilitados por el sistema en el momento de realizar la operación de “VERIFICACIÓN LOCAL”. ➤ También, en este apartado se suman los impuestos específicos de ciertos rubros arancelarios y los cuales son ingresados en la misma operación de verificación local realizada. ➤ El cálculo de los impuestos específicos debe de realizarse en hoja aparte, la cual debe agregarse (en anexo A) con la presentación de ➤ la declaración a efecto de justificar los montos declarados.
50	Observaciones				X	Observaciones	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Esta casilla no está disponible para ingresar información desde el sistema, pero podrá utilizarse para realizar cualquier observación, aclaración o ampliación de la información declarada, después de la impresión de la declaración; es decir, que lo que se pueda escribir en esta casilla tendrá ➤

CASILLA						DESCRIPCION	COMENTARIOS Y OBSERVACIONES
No	Abreviación	Automátic	Obligatori	Opcional	Deshabilit		
							que ser a máquina y no quedará evidencia en el sistema de éstas anotaciones.
51	Adu. paso previo y país				X	Aduana de paso previo y país al que pertenece	➤ Esta casilla no es utilizada.
C	Aduana de Salida					Aduana de salida de las mercancías	➤ Esta casilla no es accesible a través del sistema
53	Aduana de destino (y país)				X	Aduana de destino y país al que pertenece	➤ Casilla no utilizada
D	Control de la aduana de destino				X	Casilla para el control aduanero	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Esta casilla no es accesible a través del sistema ➤ Es de exclusivo uso de la aduana ➤ En ella el Contador Vista coloca manualmente los resultados de la revisión física realizada y estampa su sello y su firma para indicar el control aduanero efectuado
54	Lugar y Fecha	X				Lugar y fecha, Firma y nombre del declarante o representante.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Esta casilla no es accesible a través del sistema ➤ En ella se estampa la fecha de registro y se coloca automáticamente el código registrado en el sistema del usuario que realizó la operación de registro (Declarante, representante del Declarante, Agente Aduanero, Tramitador de Empresa, Agente Courier, etc.).

Anexo 2

GUIA DE USUARIO MANIFIESTO ELECTRONICO

INFORMACIÓN GENERAL.

OBJETIVO GENERAL

El objetivo de la presente guía es dar a conocer el nuevo Módulo de Manifiesto Electrónico en el Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA World), contiene pasos que deben de seguir los usuarios para ingresar la información necesaria.

GENERALIDADES

El uso del Manifiesto Electrónico en la nueva plataforma de SIDUENA World, permitirá un mayor control de las mercancías que arriben al país tanto Vía Aérea como Marítima; en donde generará y asignará de forma automática y correlativa el NÚmero del Manifiesto Electrónico; así mismo, permitirá la importación masiva de contenedores desde un documento xls hacia los documentos de transporte, también la eliminación de información referente a un documento de transporte que no arribe al territorio salvadoreño; dicha operación podrá ser ejecutada previo al atracado del barco y que el documento se encuentre en estado de memorizado o registrado, por lo que es prioritaria para la Dirección General de Aduanas en conjunto con la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) modernizar los sistemas de transmisión.

DEFINICIONES

Administración Portuaria: Entidad autorizada por el Estado, por comisión o por concesión, para administrar las instalaciones portuarias

Aduana Portuaria: Aduana de entrada y salida en la cual se reciben medios de transporte y carga directamente desde y hacia el exterior, ubicada en puertos aéreos y marítimos, generalmente situados al interior del territorio aduanero nacional.

Agencia Naviera: Representantes legales en el país de empresas navieras ante la Dirección de Aduanas, la Administración Portuaria y los consignatarios de las mercancías, en lo relacionado a documentación y logística.

ATRACAR: Arrimarse a un muelle, a efecto de amarrarse, embarcar o desembarcar personas o mercancías.

Bill of Landing (Conocimiento de Embarque): Es un título valor que determina la propiedad de la mercancía y que también se constituye como el documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita la posesión y/o propiedad de la carga.

CEPA (Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma): Institución de Derecho PÚBLICO, con carácter de autónoma y personalidad jurídica, teniendo a su cargo todas las atribuciones que su Ley Orgánica le concede.

D/T: Documento de Transporte

Empresa Naviera: Término generalmente empleado en el ámbito del comercio marítimo, para referirse al ente natural o jurídico propietario de los medios de transporte.

Manifiesto de Carga: Lista de mercancías que constituyen la carga de un medio de transporte; expresando los datos comerciales de las mercancías, tales como: NÚmero de los documentos de transporte, cuantía y naturaleza de los embalajes, cantidad y denominación de las mercancías.

Memorizar: Operación en el Sistema Aduanero Automatizado que permite almacenar temporalmente la información de un Manifiesto de Carga en forma anticipada, hasta que se proceda al Registro del Manifiesto memorizado en el Sistema.

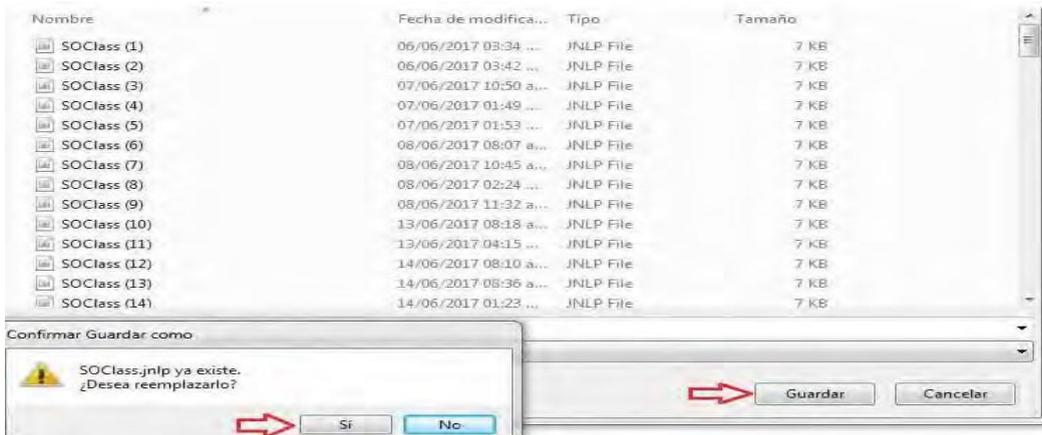
NÚMERO de Registro del Manifiesto: El Sistema genera y asigna de forma automática y correlativa el número de Manifiesto al momento del registro.

Ingreso a la plataforma de SIDUNEA World

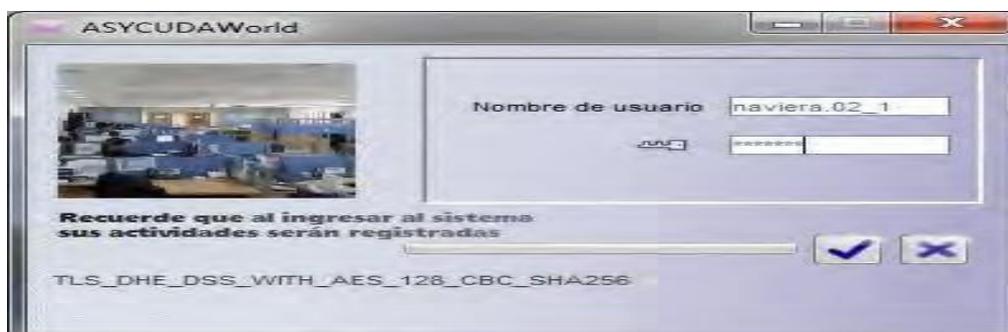
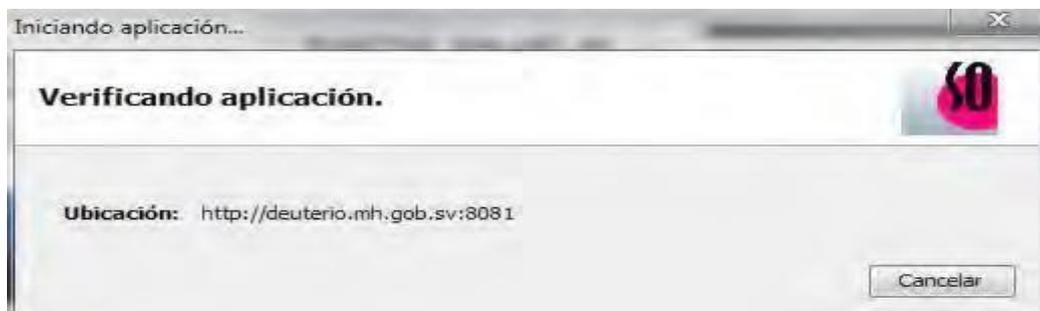
Para poder ingresar a la plataforma de SIDUNEA World, deberá de acceder a la siguiente URL <https://siduneworld.aduana.gob.sv>, posteriormente dar click en ASYCUDA World



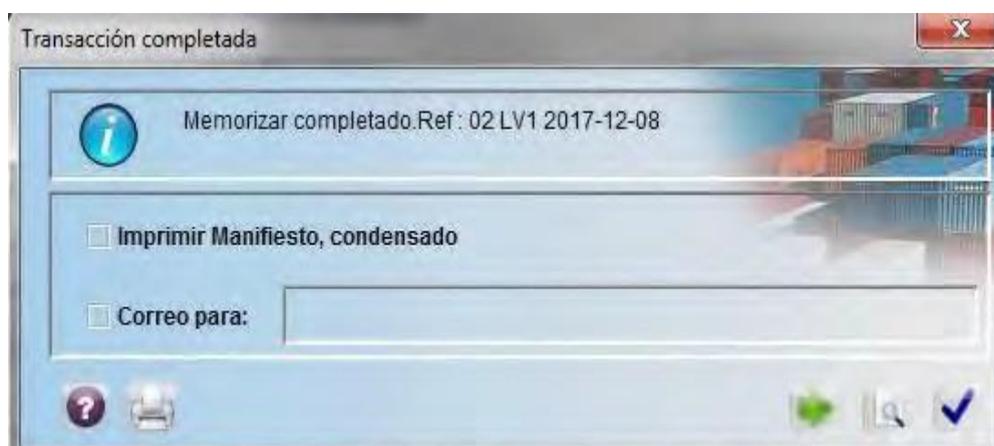
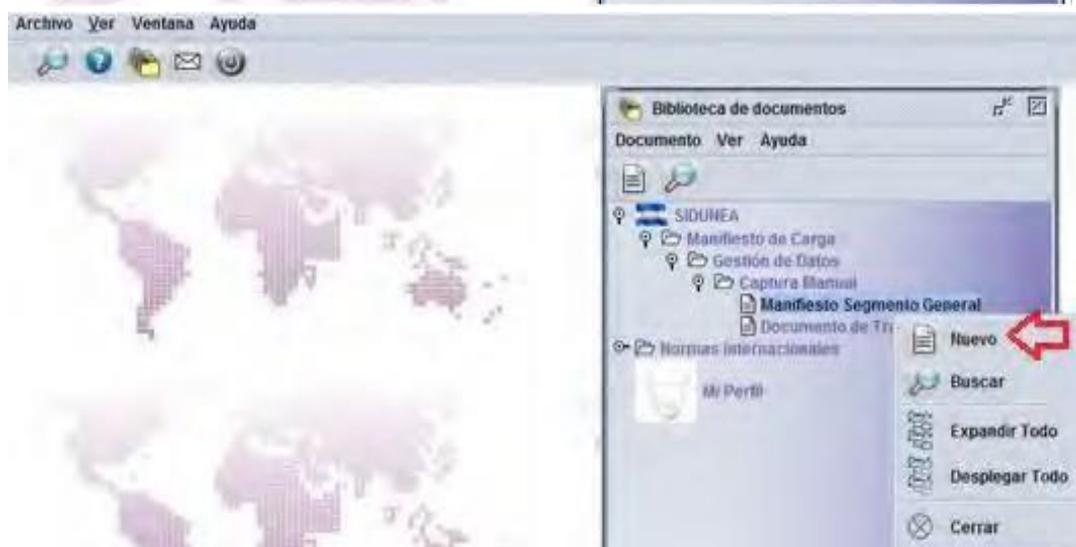
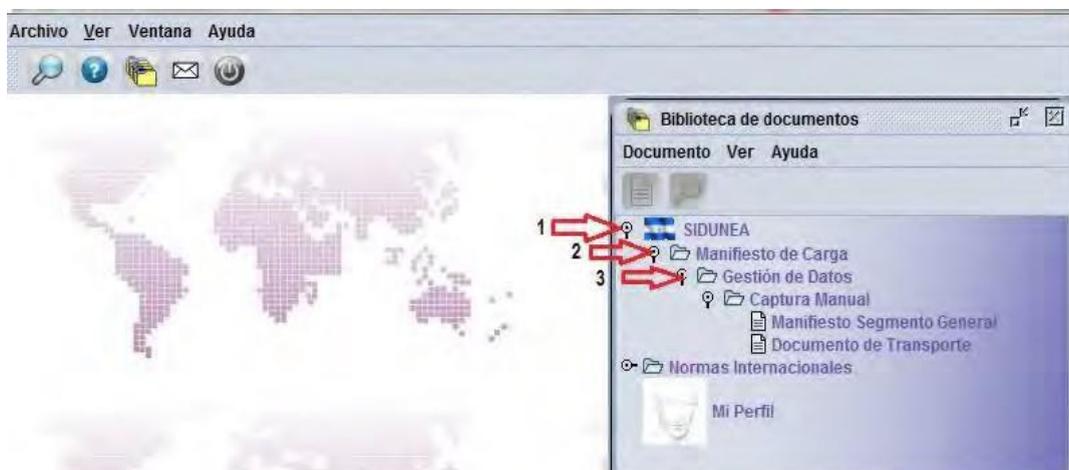
Dar click en **Guardar** y en **SI** para reemplazar el SOClass



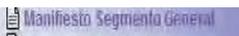
El Sistema empieza a realizar la descarga del SOClass, luego dar click en **Ejecutar** e ingresar nombre de usuario y clave.



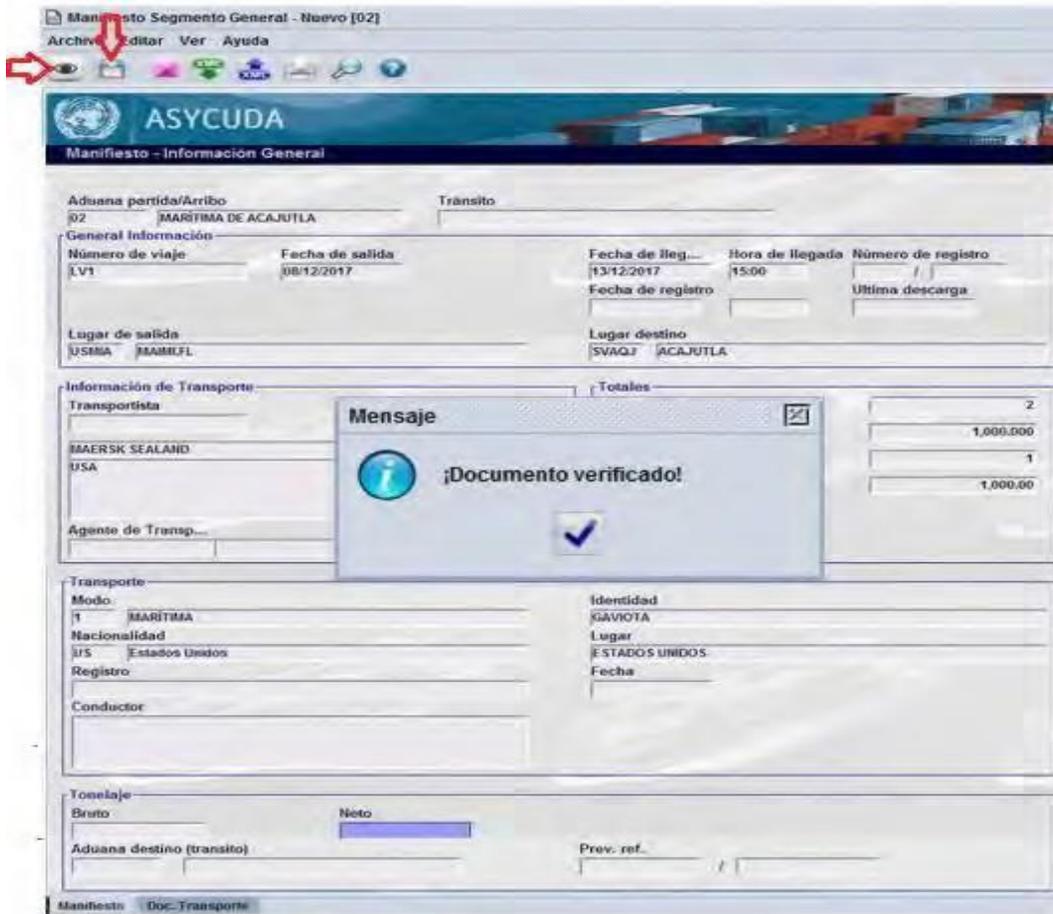
Una vez ingresado a la plataforma de SIDUNEA World, dar click en el icono de la lupa, siguiendo cada uno de los pasos marcados hasta llegar al campo de la **Captura Manual**, donde habilita las opciones de Manifiesto Segmento General y Documento de Transporte



Como generar el Manifiesto Segmento General

Para la creación del Manifiesto, dar click en  ; luego dar click en **Nuevo** para que éste habilite el formato para ser completado con cada uno de los campos que se muestran

Dar click en el icono del , posteriormente en el icono  para memorizar el Manifiesto Electrónico.



Manifiesto Segmento General - Nuevo [02]

Archivo Editar Ver Ayuda

ASYCUDA

Manifiesto - Información General

Aduana partida/Arribo: 02 MARITIMA DE ACAJUTLA

Transito:

General Información:

Número de viaje	Fecha de salida	Fecha de lleg...	Hora de llegada	Número de registro
LV1	08/12/2017	13/12/2017	15:00	/ /
		Fecha de registro		Ultima descarga

Lugar de salida: USMA MAMLFL

Lugar destino: SVAQJ ACAJUTLA

Información de Transporte:

Transportista: MAERSK SEALAND USA

Agente de Transp...

Totales:

	2
	1,000.000
	1
	1,000.00

Mensaje: ¡Documento verificado!

Transporte:

Modo: 1 MARITIMA

Nacionalidad: US Estados Unidos

Registro:

Conductor:

Identidad: GAVIOTA

Lugar: ESTADOS UNIDOS

Fecha:

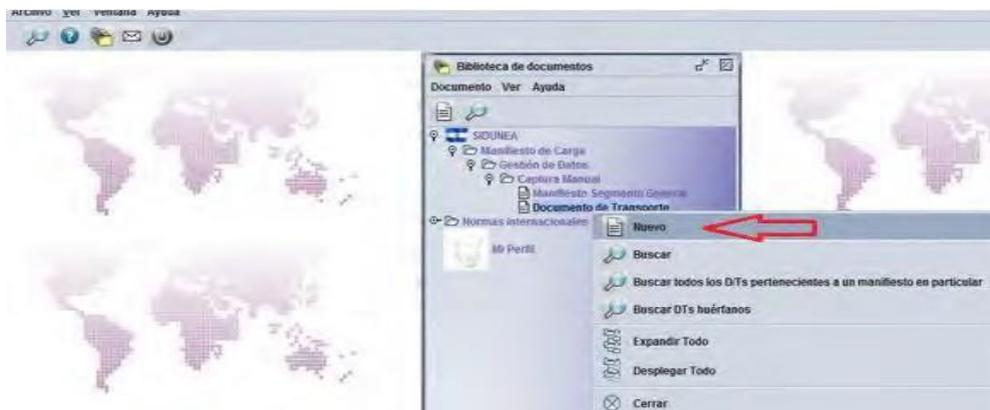
Tonelaje:

Bruto: Neto

Aduana destino (transito):

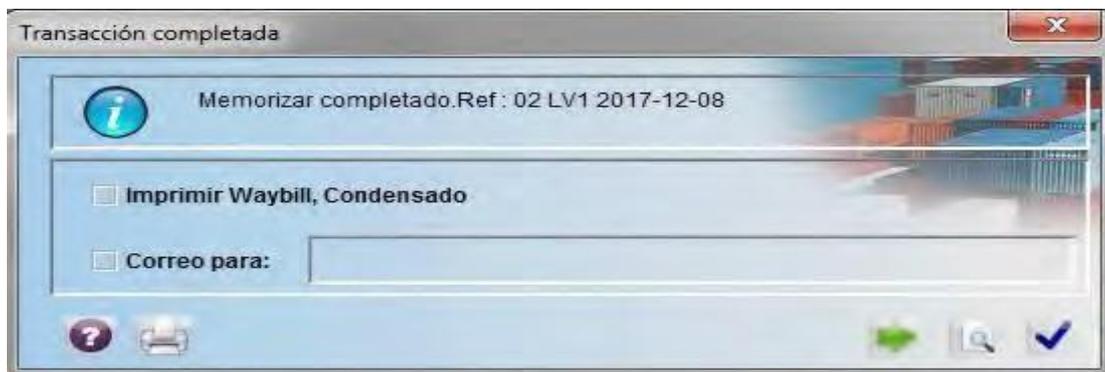
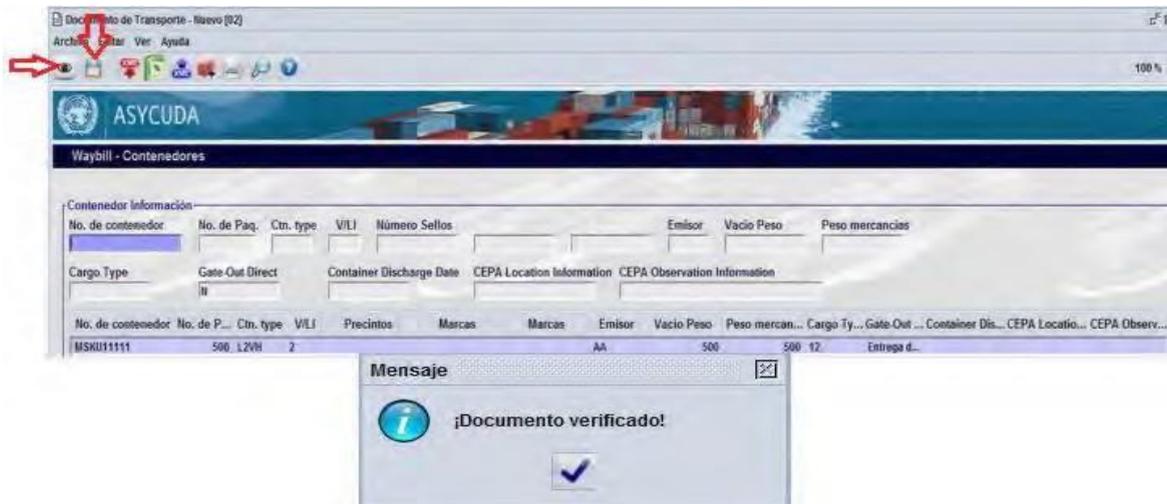
Prev. ref.:

Manifiesto Doc. Transporte



En el campo de Valores Ind. P/C deberá de especificar si es Prepagado no va hacer obligatorio el llenado del campo del Flete y si Collect el flete deberá de detallarse en el campo correspondiente.

Luego dar click en el icono  para verificación del documento,  posteriormente en el icono  para memorizar el registro del Documento de Transporte.



Nueva forma de creación del Documento de Transporte

Con SIDUNEA World se ha creado una nueva forma de carga masiva de contenedores asociados a un Documento de Transporte, a continuación, se detalla:

Como primer paso, es necesario completar la información del Documento de Transporte en **CARGA DE DOCUMENTO DE TRANSPORTE**, en la pestaña de **Doc. Transporte** y luego completar la pestaña de **Contenedores**

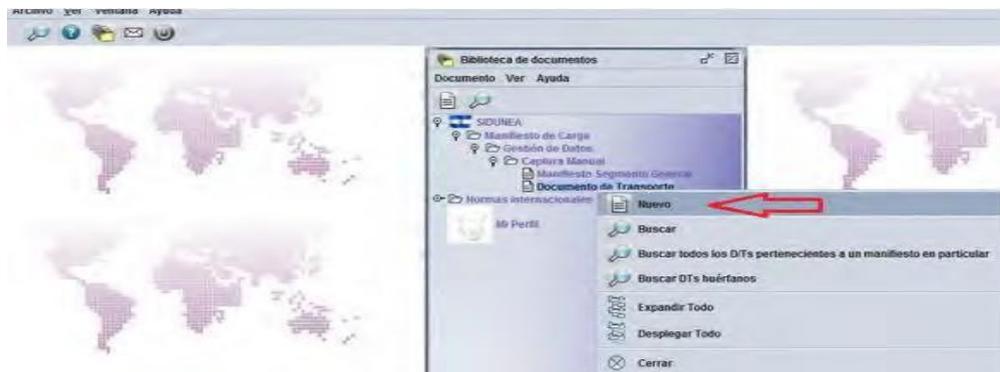
Información general / General information		
Código de Oficina de Partida / Office of Departure	03	MARITIMA DE ACAJUTLA
Número de Viaje / Voyage Number		LVI
Fecha de Salida / Date of Departure		06/12/2017
Ref. No. Documento Transporte / Waybill reference number		LVI
Código Tipo de Documento de Transporte / Waybill Type	BLI	BILL OF LADING HOUSE
Código de Uso / Nature	23	IMPORTACION
Documento previo / previous document		
Nombre del Exportador / Exporter		NESTLE
Dirección Exportador / address Exporter		ESTADOS UNIDOS
RTI del consignatario /		00142010540010

1 → DOC TRANSP ← 2

La capacidad de ingreso de información de contenedores es de 997, los cuales pueden ser agregados en este documento.

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	
No. De Contenedor / Container Number	Tipo de Contenedor / Container Type	No. De paquetes(BULTOS) / Number of package	Codigo Tipo de carga / Type cargo	Peso Vacío / Empty weight	Codigo emisor / Party	Peso Mercancías / Goods weight	Codigo Condiciones Contenedor / Container Condition (W/L)	Entrega Directa (Y/N) / Gate Out Direct						
MSKU11111	L2VH	45x8.5x8w propósito general, ventilado	500.000	12	CARGA GENERAL	500.00	AA	CONSOLIDADOR	500.00	2	MÁS DE LA MITAD DEL VOLUMEN DISPONIBLE	Entrega directa	C 0	
	Codigo tipo de contenedor		C 0	Codigo tipo de carga		C 0	Codigo de emisor	TRANSPORTISTA		Codigo condiciones de contenedor		C 0	Entrega directa	C 0
	Codigo tipo de contenedor		C 0	Codigo tipo de carga		C 0	Codigo de emisor	TRANSPORTISTA		Codigo condiciones de contenedor		C 0	Entrega directa	C 0
	Codigo tipo de contenedor		C 0	Codigo tipo de carga		C 0	Codigo de emisor	TRANSPORTISTA		Codigo condiciones de contenedor		C 0	Entrega directa	C 0
	Codigo tipo de contenedor		C 0	Codigo tipo de carga		C 0	Codigo de emisor	TRANSPORTISTA		Codigo condiciones de contenedor		C 0	Entrega directa	C 0

Posteriormente de haber ingresado la información en el documento anteriormente mencionado, ingresa a la plataforma de SIDUNEA World y selecciona **Nuevo**.



Luego habilita el formato del documento, da click en el icono  para cargar la información que se adicionó en el archivo de **CARGA DE DOCUMENTO DE TRANSPORTE**, cargando así automáticamente la información; luego, de click en icono  para verificación del documento y posteriormente de click en el icono del  para memorización del Documento de Transporte

100 %

ASYCUDA

Waybill - Contenedores

Contenedor Información

No. de contenedor: No. de Paq.: Ctn. type: V/LI: Número Sellos: Emisor: Vacio Peso: Peso mercancías:

Cargo Type: Gate-Out Direct: Container Discharge Date: CEPA Location Information: CEPA Observation Information:

No. de contenedor	No. de P...	Ctn. type	V/LI	Precintos	Marcas	Marcas	Emisor	Vacio Peso	Peso mercan...	Cargo Ty...	Gate-Out ...	Container Dis...	CEPA Locatio...	CEPA Observ...
MSKU11111	500	LZVH	2				AA	500	500	12	Entrega d...			

Mensaje: ¡Documento verificado!

Transacción completada

Memorizar completado. Ref : 02 LV1 2017-12-08

Imprimir Waybill, Condensado

Correo para:

ASYCUDA

Manifiesto - Waybill

Además personalizar el libro: **MANIFIESTA DE ACAJUTLA**

General Información

Número de viaje: 504	Fecha de salida: 02/12/2017	Fecha de Reg...: 03/12/2017	País de destino: 5	Número de registro: 2
Waybill referencia número: 504	Waybill tipo: B/L OF LANDING NOTES	Uso: 25	Forma de descarga: 5	Waybill línea: 5
Documento preaviso: 504		100		
Lugar de origen: 504			Lugar de descarga: 504	

Transportista: **MAERSK SEALAND S.A.**

Agente de Transp...: **MAERSK SEAFREIGHT**

Exportador/Consignatario: **MAERSK SEAFREIGHT**

Transporte: **MAERSK SEALAND S.A.**

Modo: **MAERSK SEALAND S.A.**

Nacionalidad: **US - Estados Unidos**

Identidad: **DAVIDA**

Notificar: **MAERSK SEALAND S.A.**

Consignatario: **06142610540010**

NESTLE EL SALVADOR, S.A. DE C.V.
 BLV. ORDEN DE MALTA, AVENIDA EL BOO
 NIVEL 2 RIVEL EDIFICIO ZAFIRO, LOTE
 H. N. 4-A STA. ELENA, ANTIGUO CUS -
 CATLAN, LA LIBERTAD 4-A

Detalles Mercancías

No. Cont.	Col. Embalaje	Estado	No. de waybills desagrupados
504	504	504	504

Detalle manifestado: 504

Detalle mercancías: 504

Peso Bruto Manifestado: 500.00

Peso Bruto a Descarga: 500.00

Volumen (MC): 504

Localización: **504**

ZONA FRANCA CEDA ACAJUTLA

Primera fecha entrada: 504

Valores declarados y detalles de los sellos

Valor en Aduana: 504	Valor del transporte: 504	Valor de Seguro: 504
Número preaviso: 504	Marcas: 504	Emisor: 504

Onward Transport

Transportista: **MAERSK SEALAND S.A.**

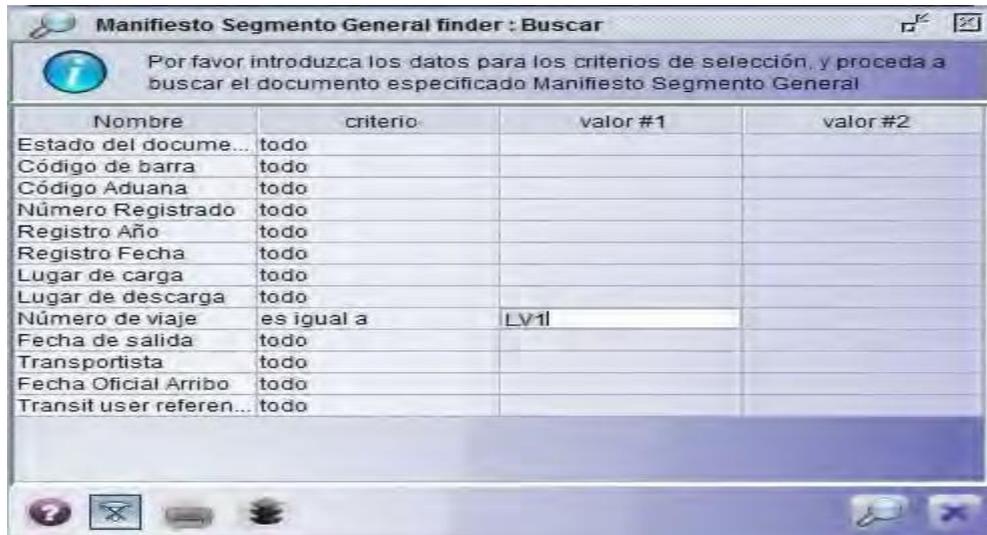
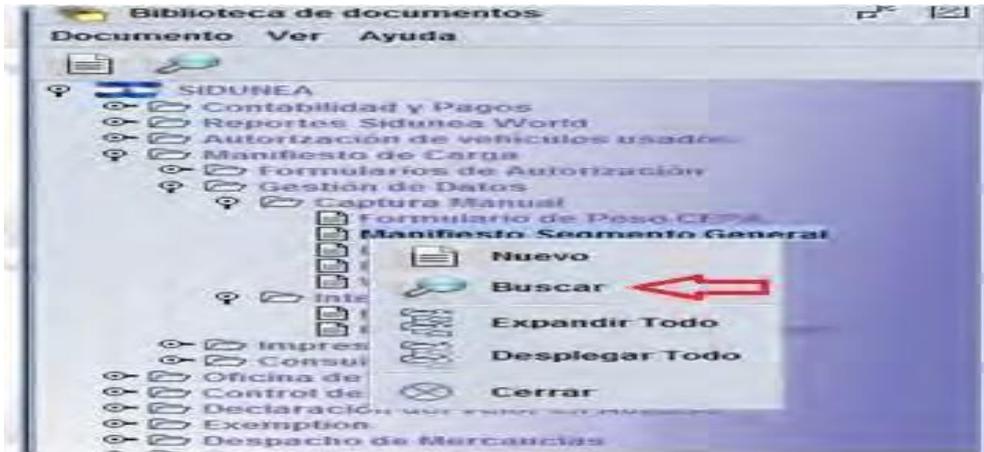
Referencia doc.: **MAERSK SEALAND S.A.**

Waybill | Contenedores | Dividi | Programas | CEPA Field

Cómo realizar el Registro de un Manifiesto en SIDUNEA World.

Cuando se ha realizado la creación de los documentos de transporte que ampararan al Manifiesto, CONTINÚA con el **Registro** de este documento, lo que se realiza de la siguiente manera:

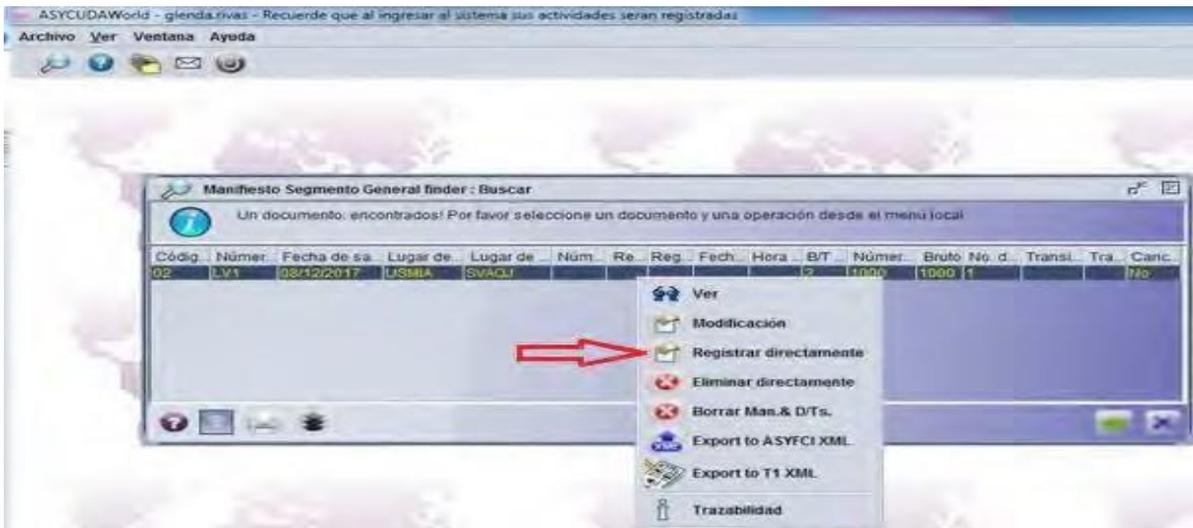
Dar click en el icono del **Manifiesto Segmento General** y seleccionar **Buscar**, en los criterios de BÚSQUEDA podrá seleccionar los campos que se considere necesarios para obtener una BÚSQUEDA específica del documento; en este caso, solamente coloca el **Número de Viaje** en el criterio de BÚSQUEDA y da click en el icono 



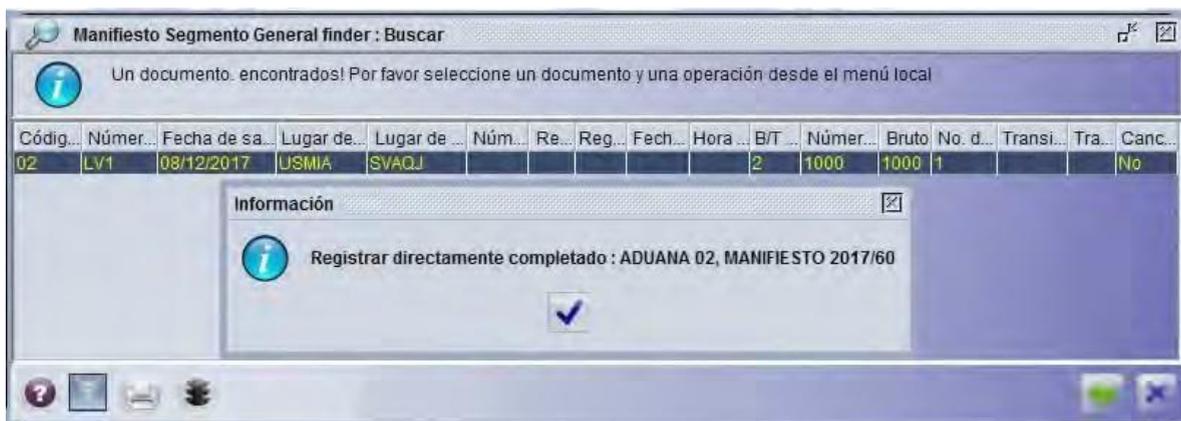
The dialog box 'Manifiesto Segmento General finder : Buscar' contains a table with search criteria. The 'Número de viaje' criterion is set to 'es igual a' with the value 'LV1' entered in the 'valor #1' field.

Nombre	criterio	valor #1	valor #2
Estado del docume...	todo		
Código de barra	todo		
Código Aduana	todo		
Número Registrado	todo		
Registro Año	todo		
Registro Fecha	todo		
Lugar de carga	todo		
Lugar de descarga	todo		
Número de viaje	es igual a	LV1	
Fecha de salida	todo		
Transportista	todo		
Fecha Oficial Arribo	todo		
Transit user referen...	todo		

Una vez encontrado el Manifiesto, dar click derecho y seleccionar Registrar Directamente.



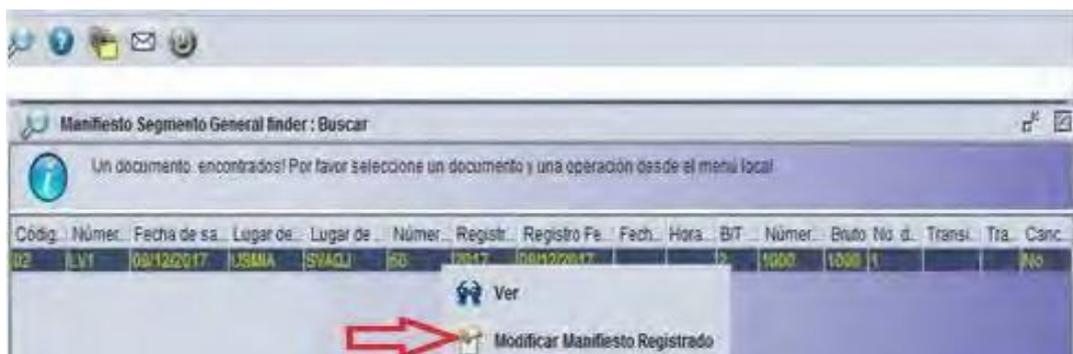
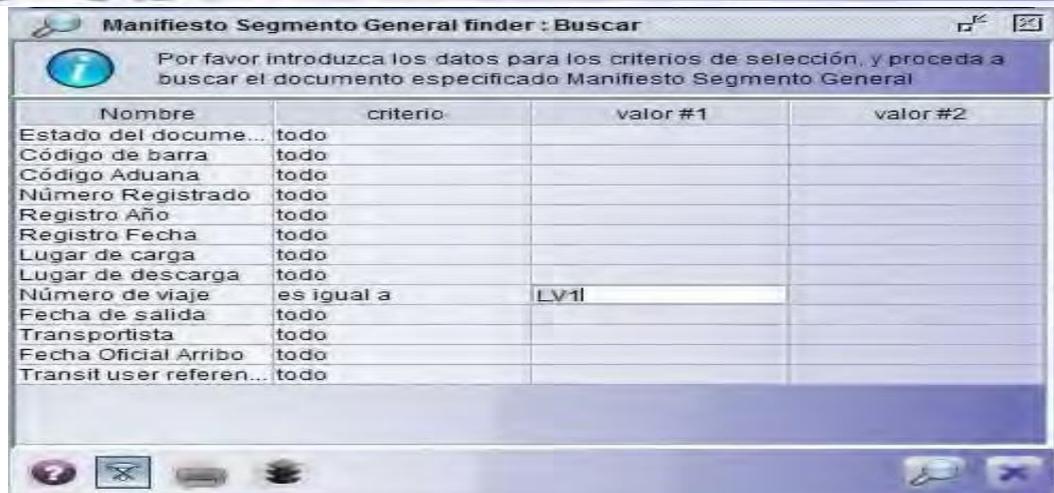
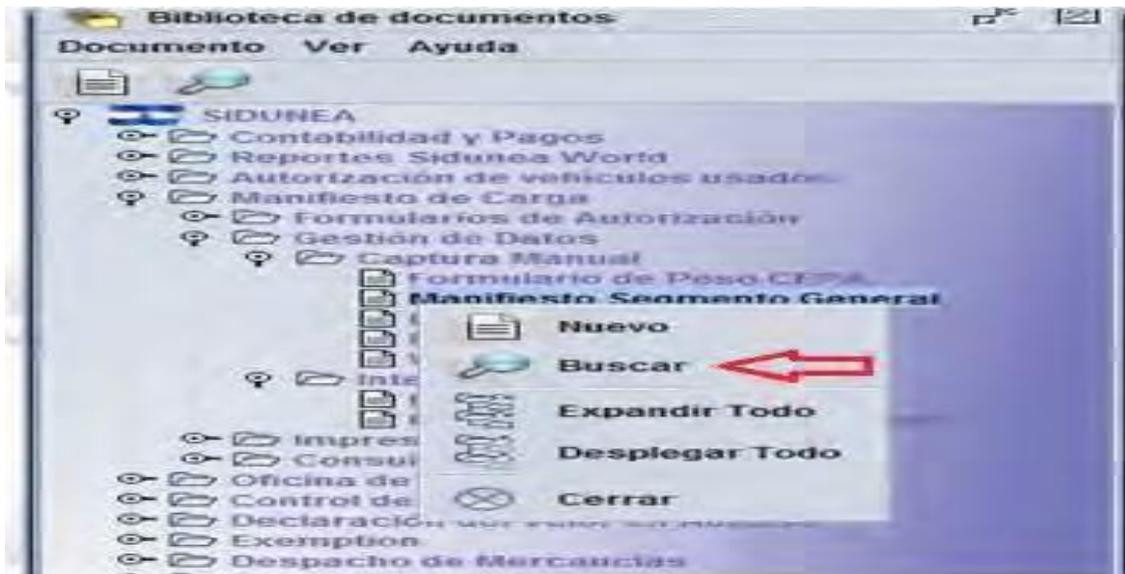
Generando así el Número del Manifiesto



Como realizar una Modificación al Manifiesto Electrónico

El Manifiesto Electrónico en la nueva plataforma de SIDUNEA World, puede ser modificado cuando su estado sea **MEMORAZADO** o **REGISTRADO**, a continuación, se detalla cómo se realiza esta operación:

En la Biblioteca de documentos seleccionar el campo del Manifiesto, dar click derecho y elegir Buscar; posteriormente, colocar los criterios de BÚSQUEDA para que habilite la información del Manifiesto; luego dar click derecho y seleccionar Modificar Manifiesto Registrado y realizar las modificaciones en el documento.

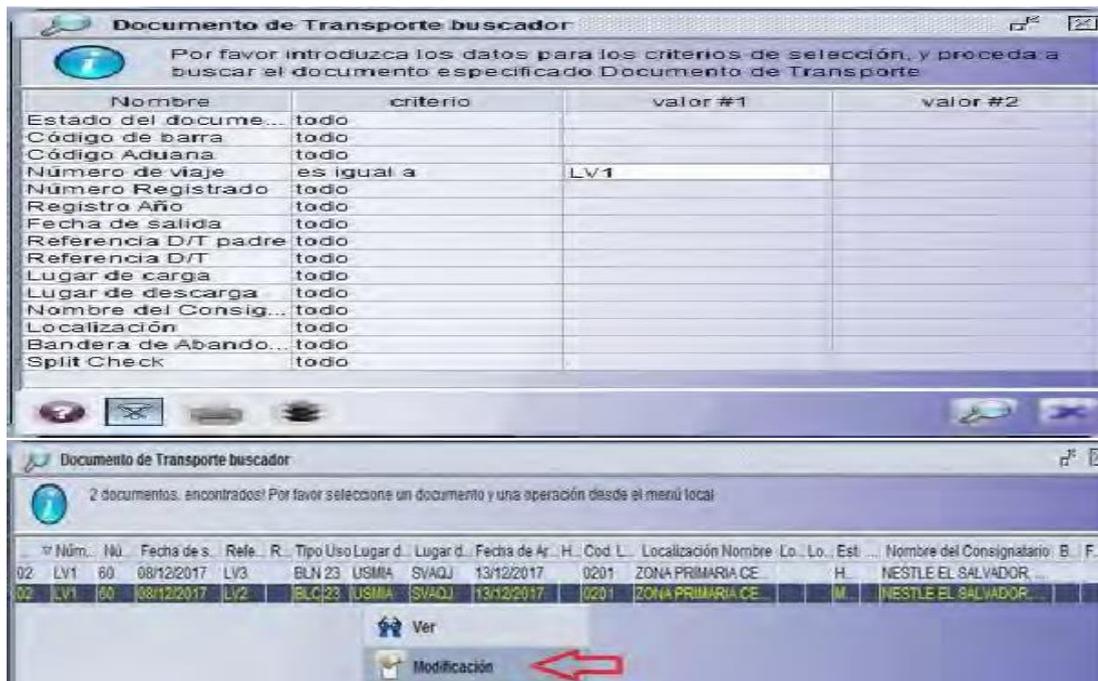
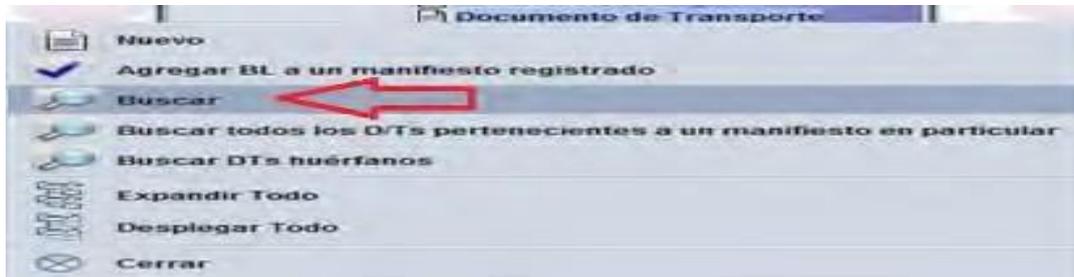


Cómo realizar una Modificación al Documento de Transporte

El Documento de Transporte en SIDUNEA World, puede ser modificado cuando su estado sea **memorizado, validado, des consolidado y totales cancelados**, la cual podrá realizarse mientras no haya sido recepcionado por CEPA; a continuación, se detalla cómo se realiza esta operación:

En la Biblioteca de documentos seleccionar en el campo del Documento de Transporte, dar click derecho y seleccionar **Buscar**, posteriormente

colocar los criterios de BÚSQUDA para que habilite la información del Documento de



1. Manifiesto Electrónico relacionado a una Declaración de Mercancías

2. Exportador PRUEBAS		8 Consignatario PABLO ANTONIO MARTINEZ SANTIAGO 2A. CALLE ORIENTE 1-4, SANTA TECLA		14 Declarante OEA Num. 024 CORNEJO PALOMARES, PEDRO ADOLFO DE 25 AVE. NORTE, EDIFICIO COLONIAL, N 1158, 2DA PLANTA, L-4, SAN SALVAD		18 Registro transportista, medios de transporte		21 Registro y nacionalidad del medio de transporte a la frontera		25 Mod. de transp 1 a bordo		26 Mod. trans int Transport...		27 Lugar de descarga SVAQJ ACAJUTLA		29 Aduana de Entrada 02 MARITIMA DE ACAJUTLA		30 Localización del Almacén 0201		31 Bultos y descripción de mercancías Marcas y número SM CÓRNEJO PALOMARES, PEDRO ADOLFO DE Núm. y nat. 50.000 Paquete (unidad) Equipo No(s) PIZARRA NATURAL TRABAJADA Y MANUFACT		1 DECLARACION IM 4 3 Páginas 1 4 Lista 1 5 Items 1 6 Núm. Bultos 50.000 7 Referencia 2017 11122017 9 Responsable financiero Num.		A) ADUANA DE DESTINO 02 MARITIMA DE ACAJUTLA Referencia en Aduana Manifiesto 2017 60 (highlighted with a red arrow)		11 País de tr... US con. país		12 Total de costos 0.00		13 Tasas		15 País de Exportación Estados Unidos		16 País de Origen Estados Unidos		17 Cód. país destino SV bj		19 EQP CIF		20 Incoterm CIF		22 Divisa y monto total factura USD 1,000.00		23 Tasa de Camb. 1.00		24 Naturaleza transacc.		28 Datos Financieros Modalidad 3 DECLARACION POR PAGAR Código Banco 00		32 Item 1 Nu.		33 Posición arancelaria 68030000 000		34 Cód. País Orig. US bj		35 Peso Bruto (kg) 50.00		36 Acuerdo		37 Regimen 4000 000		38 Peso Neto (kg) 50.00		39 Cuota		40 Documento Transporte / Doc. Anterior LV3 (highlighted with a red arrow)		41 Cuanfia 15 50.000		42 Valor FOB/item 1,000.00		43 M. V. cód.	
--------------------------	--	--	--	---	--	---	--	--	--	--------------------------------	--	-----------------------------------	--	--	--	---	--	-------------------------------------	--	--	--	---	--	--	--	----------------------------------	--	----------------------------	--	----------	--	--	--	-------------------------------------	--	-------------------------------	--	---------------	--	--------------------	--	---	--	--------------------------	--	----------------------------	--	---	--	------------------	--	---	--	-----------------------------	--	-----------------------------	--	------------	--	------------------------	--	----------------------------	--	----------	--	---	--	-------------------------	--	-------------------------------	--	------------------	--

Mensaje: ¡Documento verificado!

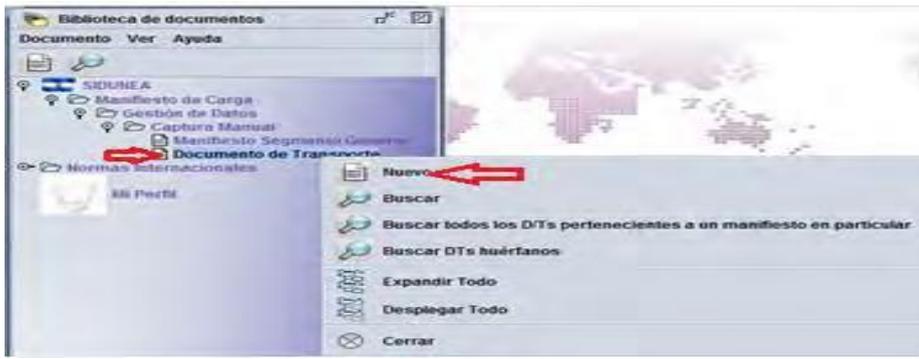
Para relacionar un Manifiesto Electrónico a la DUCA en SIDUNEA World, el campo a completar es Transporte, luego dar click derecho y seleccionar Modificar

modificaciones en el documento.

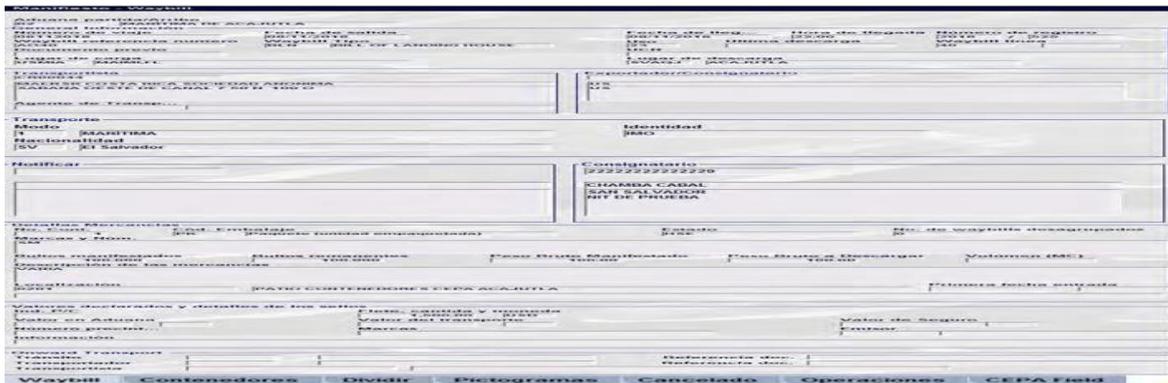
ar de la Casilla A) Manifiesto será el año y NÚMero de registro de Manifiesto Electrónico; en la casilla 40 de este mismo documento, colocar el NÚMero del Documento de Transporte.

Des consolidación de Documento de Transporte

Para la realización de la des-consolidacion de un documento de Transporte Master el Des-consolidador deberá de realizar la captura de sus documentos de Transporte Hijo, por lo que tendrá que ingresar a la biblioteca de documentos y en el campo de Documento de Transporte y seleccionar Nuevo



Posteriormente habilitara el respectivo formulario el cual complementara cada uno de los campos de la pestaña de Waybill y Contenedores



Waybill - Contenedores

Contenedor Información

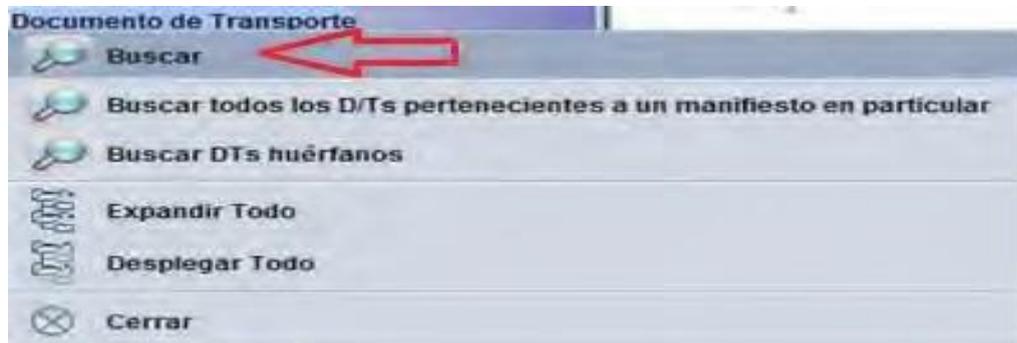
No. de contenedor	No. de Paq.	Ctn. type	VLI	Número Sellos	Emisor	Vacio Peso	Peso mercancías
BSU9020010	100	2000	8				

Cargo Type: N Gate-Out Direct Container Discharge Date: 08/11/2018

No. de contenedor	No. de P...	Ctn. type	VLI	Precintos	Marcas	Marcas	Emisor	Vacio Peso	Peso mercan...	Cargo Type	Gate-Out ...	Container Discharge ...	CEPA Location Information	CEPA Observation Information
BSU9020010	100	2000	8						100	12	N	08/11/2018		

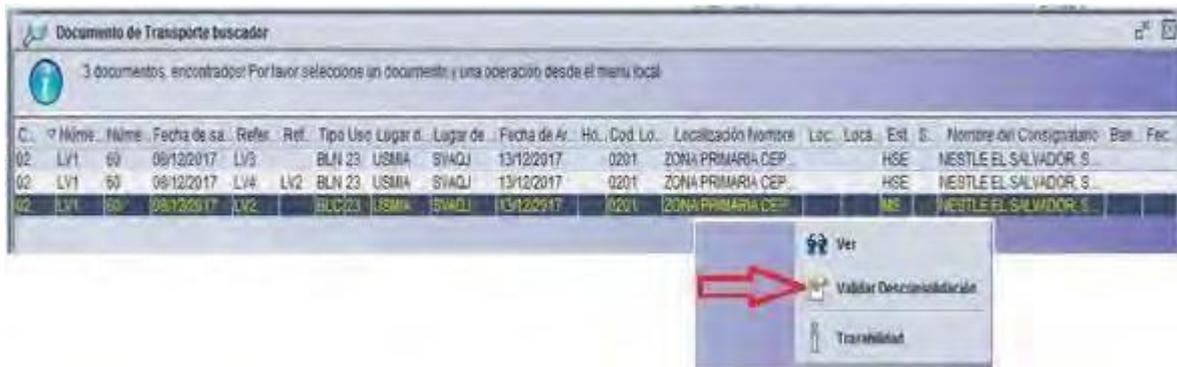
Waybill Contenedores Dividir Pictogramas Cancelado Operaciones CEPA field

Para realizar la des consolidación de un Documento de Transporte, deberá el Consolidador seleccionar en la Biblioteca de documentos el campo de Documentos de Transporte, dar click derecho y seleccionar **Buscar**, seleccionar los criterios de BÚSQUEDA de su preferencia; dar click en el icono 

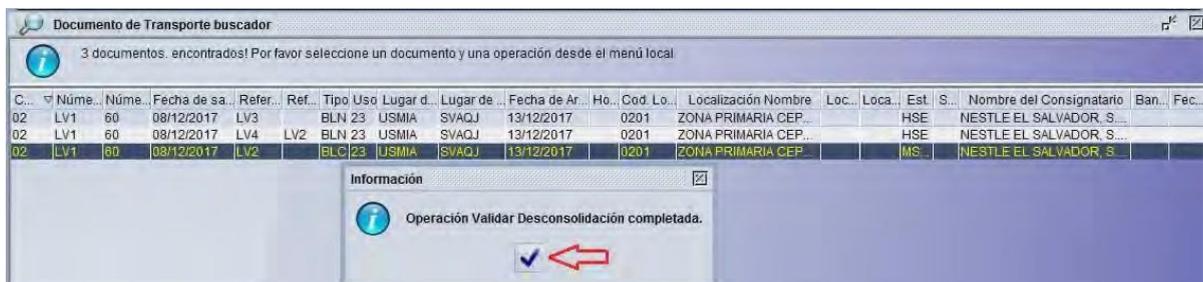


Cuando se ha identificado el Documento de Transporte Master, dar click derecho y seleccionar **Validar des consolidación**





Le aparecerá cuadro con mensaje que des consolidación ha sido completada, dar click en icono



Para poder verificar los DT en el manifiesto Electronico, en la biblioteca de documento ir al campo Manifiesto Segmento General y seleccionar Busca



Posteriormente habilitara un buscador donde colocara el criterio de BÚSQUEDA que corresponda para obtener el resultado deseado, hacer

clic en el icono de la lupa inferior del lado derecho

Nombre	criterio	valor #1	valor #2
Estado del docume...	todo		
Código de barra	todo		
Código Aduana	es igual a	02	
Número Registrado	igual	516	
Registro Año	todo		
Registro Fecha	todo		
Lugar de carga	todo		
Lugar de descarga	todo		
Número de viaje	todo		
Fecha de salida	todo		
Transportista	todo		
Fecha Oficial Arribo	todo		
Transit user referen...	todo		

Habilitara el registro dar clic derecho y dar ver

Posteriormente habilitara el Manifiesto y para verificar los DT debera de seleccionar la pestaña de Doc. Transporte en donde se reflejaran dichos DT

No. Línea	Núm. ref.	Ctn.	Bultos	Peso Bruto	Rem. Paquet.	Res. Peso B.	Est.	Dividir	Sub Lí.	Tipo	Naturale...	Loca...
1	PRUEBA3010201801	2	1 000	1 000	1 000	1 000	MST DEG			BLC	23	0201
1	PRUEBA20102018	2	1 000	1 000	1 000	1 000	HSE		1	BLN	23	0201

si desea exportar la información de la DT a Excel dar clic en Exportar Información

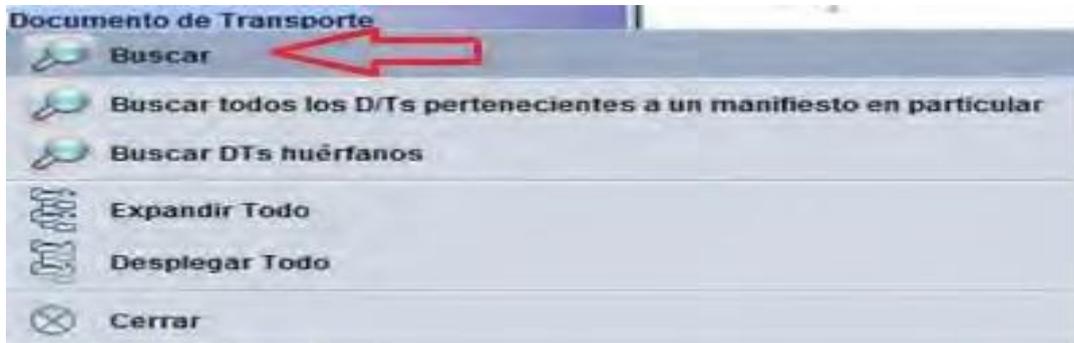
NOTA IMPORTANTE: La información contenida en este archivo es de carácter CONFIDENCIAL y es suministrada para usos de control que el usuario estime conveniente.

No. Línea	Núm. ref.	Ctn.	Bultos	Peso Bruto	Rem. Paquet.	Res. Peso B.	Est.	Dividir	Sub Lí.	Tipo	Naturale...	Loca...
1	PRUEBA3010201801	2	1 000	1 000	1 000	1 000	MST DEG			BLC	23	0201
1	PRUEBA20102018	2	1 000	1 000	1 000	1 000	HSE		1	BLN	23	0201

División de un Documento de Transporte

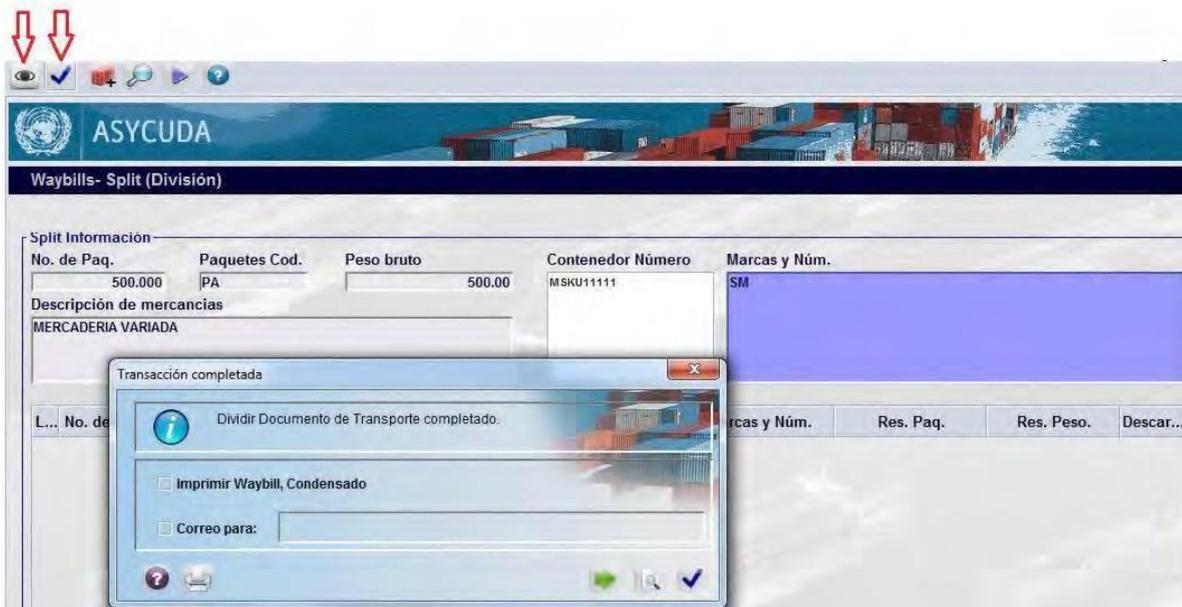
En SIDUNEA World se tiene la opción de dividir un Documento de Transporte, dicha operación se realiza de la siguiente manera:

En la **Biblioteca de documentos** seleccionar **Documento de Transporte**, dar click derecho y seleccionar **Buscar**, colocar los criterios de BÚSQUEDA de su preferencia y dar click en el icono



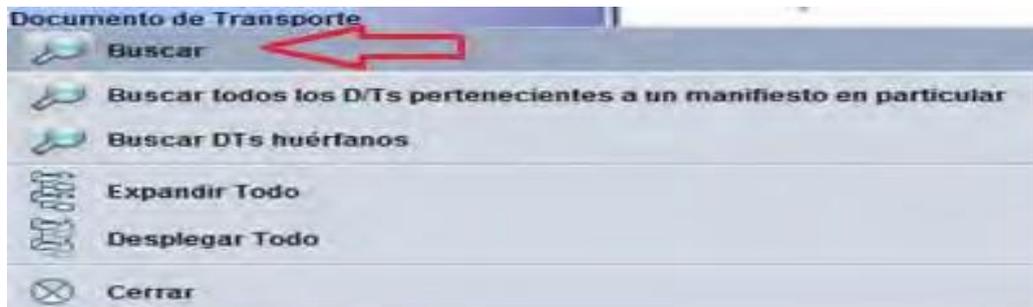
Una vez encontrado el Documento de Transporte, dar click derecho y seleccionar **Dividir Documento de Transporte**, se le habilitará los campos de la División, los cuales deberán ser completados, enseguida, dar click en el icono para verificar y en el icono del para





Trazabilidad en Documento de Transporte

Para verificar la trazabilidad de un Documento de Transporte, solamente debe seleccionar en la **Biblioteca de documentos** el campo de **Documento de Transporte**, dar click derecho y seleccionar **Buscar**, colocar los criterios de BÚSQUEDA que crea conveniente, seleccionar el documento al cual desea verificar dando click derecho y seleccionando Trazabilidad.



Documento de Transporte buscador

Por favor introduzca los datos para los criterios de selección, y proceda a buscar el documento especificado Documento de Transporte

Nombre	critero	valor #1	valor #2
Estado del docume...	todo		
Código de barra	todo		
Código Aduana	todo		
Número de viaje	es igual a	LV1	
Número Registrado	todo		
Registro Año	todo		
Fecha de salida	todo		
Referencia D/T padre	todo		
Referencia D/T	todo		
Lugar de carga	todo		
Lugar de descarga	todo		
Nombre del Consig...	todo		
Localización	todo		
Bandera de Abando...	todo		
Split Check	todo		

Documento de Transporte buscador

3 documentos encontrados! Por favor seleccione un documento y una operación desde el menú local

C.	Núm.	Nóm.	Fecha de s.	Refer.	Ref.	Tipo Usos	Lugar d.	Lugar de	Fecha de Ar.	H.	Cod L.	Localización	Nombre	Lac.	Lac.	Est.	S.	Nombre del Consignatario	Ban.	Fe.	
02	LV1	60	08/12/2017	LV3		BLC 23	USMA	SVAGJ	13					EP				HSE	NESTLE EL SALVADOR S		
02	LV1	60	08/12/2017	LV2		BLC 23	USMA	SVAGJ	13					EP				MS	NESTLE EL SALVADOR S		

Ver

Dividir Documento de Transporte

Trazabilidad

Trazabilidad

creado el: 12-08-17 04:44 PM
 por usuario: glenda.rivas
 Nombre Completo: GLENDA CAROLINA RIVAS DE AVEDAÑO
 propietario: no está
 bloqueado: no
 desde: no está
 por: no está

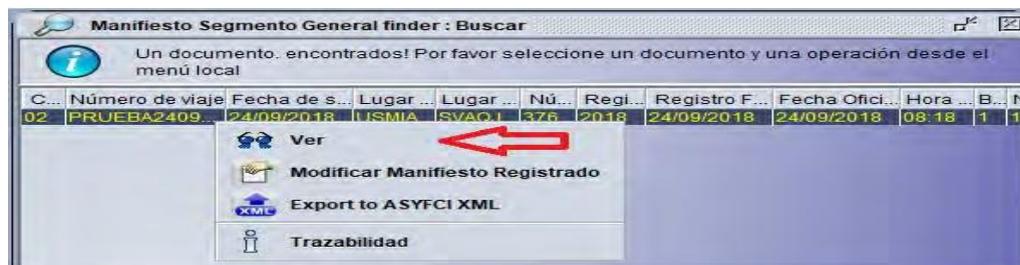
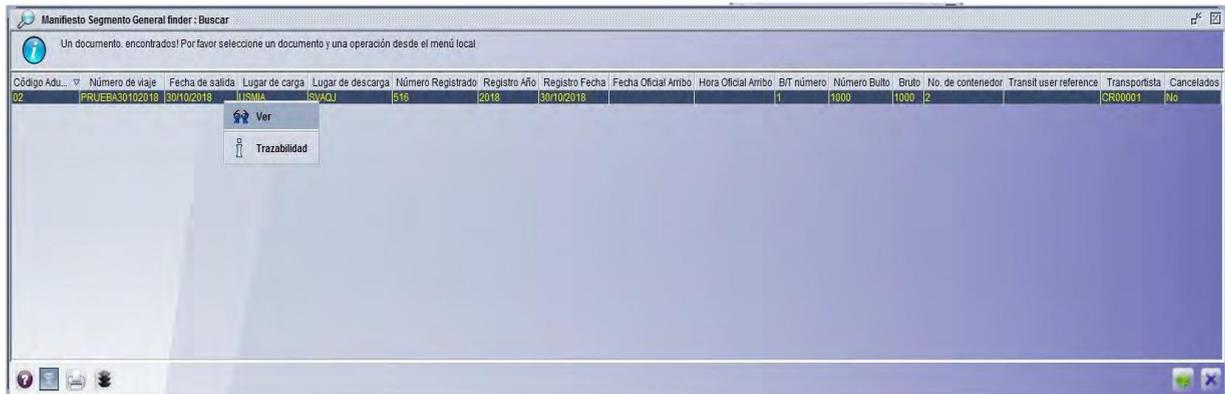
Versión Actual: 11

versión	estado	propietario
11	Validado	no está

Version#	Fecha	Estado	Transacción	Propietario	Quien	Firmado
11	12-13-17 09:34 AM	Validado	Split BL	no está	desconsolidadores.02_1	no
10	12-12-17 09:54 AM	Validado	System Modify Data	no está	no está	no
9	12-12-17 12:05 AM	Validado	System Modify Data	no está	no está	no
8	12-11-17 03:23 PM	Validado	System Modify Data	no está	no está	no
7	12-11-17 11:09 AM	Validado	System Modify Data	no está	no está	no
6	12-11-17 09:16 AM	Validado	System Modify Data	no está	no está	no
5	12-11-17 12:05 AM	Validado	System Modify Data	no está	no está	no
4	12-10-17 12:05 AM	Validado	System Modify Data	no está	no está	no
3	12-09-17 12:05 AM	Validado	System Modify Data	no está	no está	no
2	12-08-17 06:25 PM	Validado	Validar	no está	glenda.rivas	no
1	12-08-17 05:04 PM	Memorizado	Store	no está	glenda.rivas	no

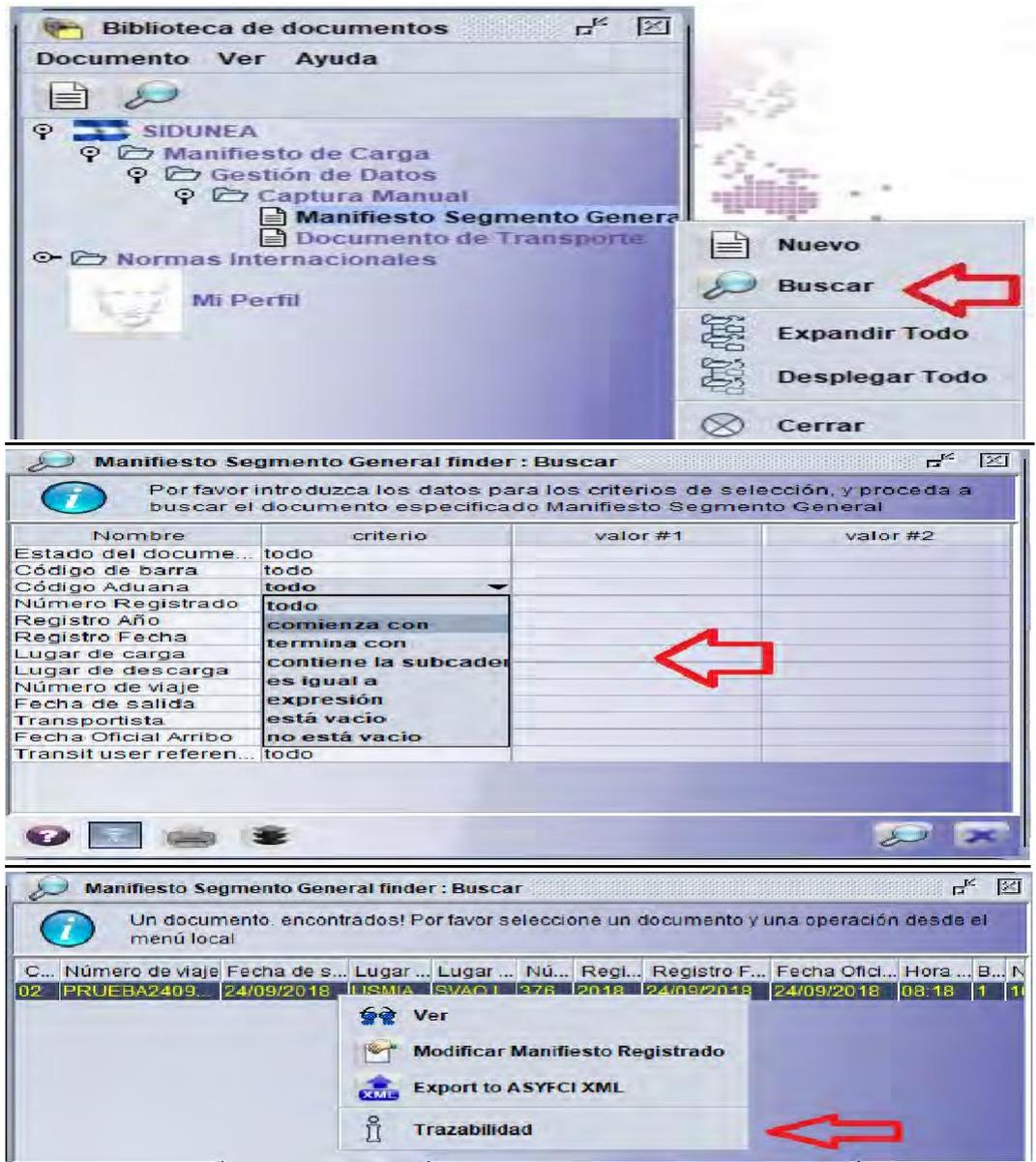
Para consulta trazabilidad y verificar líneas en un manifiesto registrado

Para verificar la trazabilidad a un manifiesto de carga, se debe seleccionar en la biblioteca de documentos, manifiesto segmento general, click derecho y luego la opción buscar con los criterios de BÚSQUEda a opción, selecciona el manifiesto a verificar dar click derecho y lueg

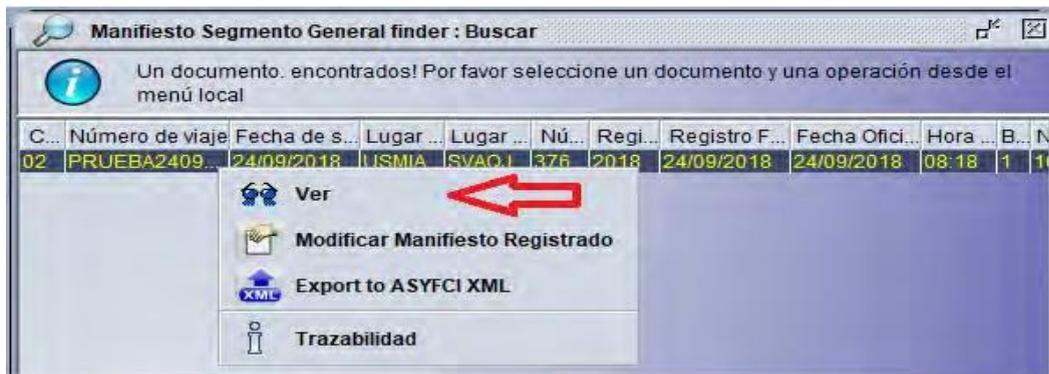


y nos aparecerá en la parte inferior, una hoja con pluma como símbolo

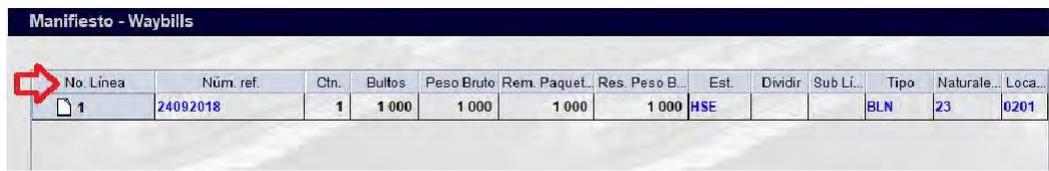
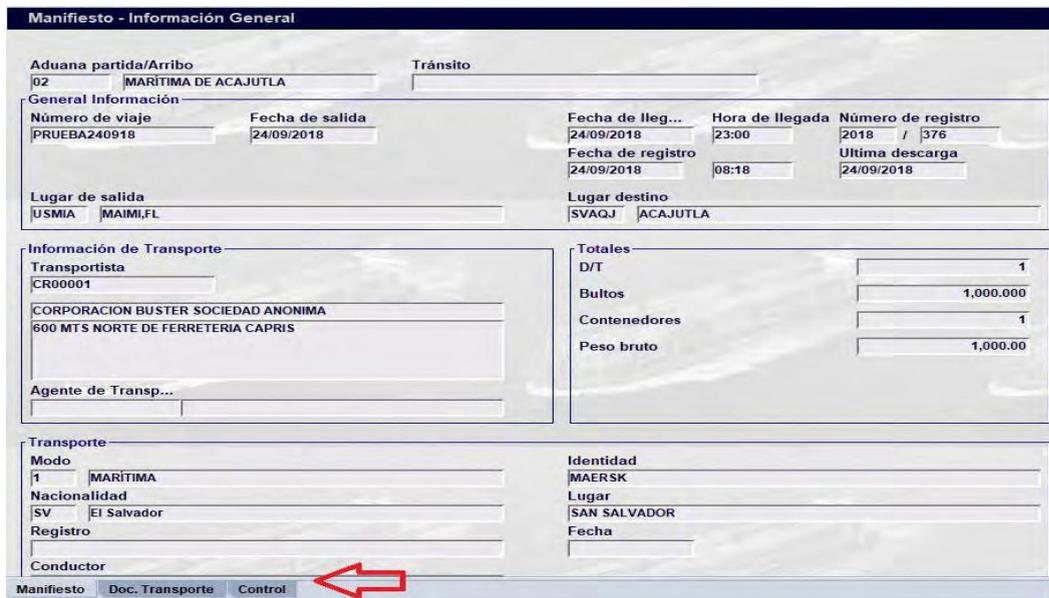
con la leyenda; **Exportar información a hoja de cálculo**, dar click en la página y automáticamente nos envía la información a una hoja de cálculo excel.



Para ver las líneas o documentos de transporte asociados al manifiesto, siempre en la parte de BÚSQUEDA con criterios a seleccionar, se localizará el NÚMERO de manifiesto y luego dar click derecho a la opción ver.



Para ver las líneas o DT'S a un manifiesto de carga, dar click en la opción **ver** y luego en la pestaña inferior nos aparecerá las opciones de: **manifiesto doc. transporte** y **control**, dar click en la opción **Doc.transporte** y nos aparecerá la lista de líneas generadas.



Exportar documentos de transporte a una hoja de cálculo:

Para la exportación de las líneas o los DT'S guías asociados al manifiesto de carga, a una hoja de cálculo, se hará de la manera siguiente; se busca el NÚMERO de manifiesto por los criterios de BÚSQUEDA, luego al seleccionar dar click derecho para ver el manifiesto y seleccionar la opción **Doc.transporte** dar click

para mostrar las líneas

Manifiesto - Información General

Aduana partida/Arribo: 02 MARÍTIMA DE ACAJUTLA Tránsito: _____

General Información

Número de viaje: PRUEBA240918	Fecha de salida: 24/09/2018	Fecha de lleg...: 24/09/2018	Hora de llegada: 23:00	Número de registro: 2018 / 376
		Fecha de registro: 24/09/2018	08:18	Última descarga: 24/09/2018

Lugar de salida: USMIA MAIMI,FL Lugar destino: SVAQJ ACAJUTLA

Información de Transporte

Transportista: CR00001
CORPORACION BUSTER SOCIEDAD ANONIMA
600 MTS NORTE DE FERRETERIA CAPRIS

Agente de Transp...: _____

Totales

D/T	1
Bultos	1,000.000
Contenedores	1
Peso bruto	1,000.00

Transporte

Modo: 1 MARÍTIMA

Nacionalidad: SV El Salvador

Registro: _____

Conductor: _____

Identidad

MAERSK

Lugar: SAN SALVADOR

Fecha: _____

Manifiesto | Doc. Transporte | Control 

Manifiesto - Waybills

No. Línea	Núm. ref.	Ctn.	Bultos	Peso Bruto	Rem. Paquet.	Res. Peso B...	Est.	Dividir	Sub Lí...	Tipo	Naturel...	Loca...
1	2009201801	0	1 000	1 000	1 000	1 000	MST DEG			GMC	23	0301





documentosTransporte.xls [Modo de compatibilidad] - Excel [Error de activación de productos]

Archivo Inicio Insertar Diseño de página Fórmulas Datos Revisar Vista ¿Qué desea hacer?

Arístides Orellana Perez Compartir

Portapape... Fuente Alineación Número Estilos Celdas Modificar

No. Línea	Núm. ref.	Ctn.	Bultos	Peso Brut	Rem. Paq	Res. Peso Est.	Dividir	Sub Línea	Tipo	Naturalez	Localizac
1	2009201801	0	1000	1000	1000	1000	MST DEG			GMC	23 0301

5 NOTA IMPORTANTE: La información contenida en este archivo, es de caracter CONFIDENCIAL, y es suministrada para usos de control que el usuario estime conveniente.

