

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO UNIVERSITARIO DE ORIENTE
LICENCIATURA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
ABOGADO Y NOTARIO

EL DERECHO ADUANERO Y LA APLICACIÓN DE LA TECNOLOGÍA
EN LAS ADUANAS DEL ORIENTE DE GUATEMALA, FRONTERIZAS
CON CENTRO AMÉRICA.

BELIA JUANA YULISSA PERALTA PERALTA

CHIMULULA, GUATEMALA, MAYO DE 2015

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO UNIVERSITARIO DE ORIENTE
LICENCIATURA EN CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES
ABOGADO Y NOTARIO

EL DERECHO ADUANERO Y LA APLICACIÓN DE LA TECNOLOGÍA
EN LAS ADUANAS DEL ORIENTE DE GUATEMALA, FRONTERIZAS
CON CENTRO AMÉRICA.

TRABAJO DE GRADUACIÓN

Sometido a consideración del Honorable Consejo Directivo

Por

BELIA JUANA YULISSA PERALTA PERALTA

Al conferírsele el título de

ABOGADA Y NOTARIA

En el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

CHIQUMULA, GUATEMALA, MAYO DE 2015

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO UNIVERSITARIO DE ORIENTE
LICENCIATURA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
ABOGADO Y NOTARIO**



**RECTOR
Dr. CARLOS GUILLERMO ALVARADO CEREZO**

CONSEJO DIRECTIVO

Presidente:	M.Sc. Nery Waldemar Galdámez Cabrera
Representante de Profesores:	M.Sc. José Leonidas Ortega Alvarado
Representante de Profesores:	Lic. Zoot. Mario Roberto Suchini Ramírez
Representante de Graduados:	Lic. Zoot. Oscar Augusto Guevara Paz
Representante de Estudiantes:	Br. Carla Marisol Peralta Lemus
Representante de Estudiantes:	PAE. Alberto José España Pinto
Secretaria:	Licda. Marjorie Azucena González Cardona

AUTORIDADES ACADÉMICAS

Coordinador Académico:	Ing. Agr. Edwin Filiberto Coy Cordon
Coordinador de Carrera:	M. Sc. Ubén de Jesús Lemus Cordon

TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL

PRIMERA FASE:

Presidente:	M. Sc. María Roselia Lima Garza
Secretario:	Lic. Erick Estuardo Córdova Castillo
Vocal:	Lic. Rosdbin Evelio Corado Linares

SEGUNDA FASE:

Presidente:	Lic. Horacio Humberto Zuchini Morales
Secretario:	Lic. Rolando Augusto Morataya
Vocal:	Lic. Nery Antonio García López



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO UNIVERSITARIO DE ORIENTE
CARRERA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES,
ABOGADO Y NOTARIO
UNIDAD DE ASESORÍA DE TESIS



Chiquimula, 30 de Septiembre de 2014.

Lic.

José Daniel Pérez

Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Carrera de Ciencias Jurídicas y Sociales
Centro Universitario de Oriente -CUNORI-
Chiquimula.

Lic. Pérez:

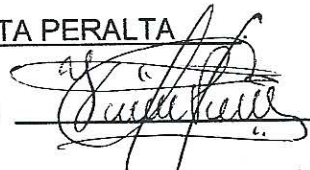
Por este medio hago de su conocimiento, que con fecha 02 de mayo de 2014, dentro del expediente número 004-2014, fue aprobado por el Jefe de Unidad de Asesoría de Tesis de la Carrera de Ciencias Jurídicas y Sociales, Abogado y Notario del CUNORI, Lic. José Daniel Pérez, mi plan de investigación intitulado: EL DERECHO ADUANERO Y LA APLICACIÓN DE LA TECNOLOGÍA EN LAS ADUANAS DEL ORIENTE DE GUATEMALA, FRONTERIZAS CON CENTRO AMERICA.

Para los efectos consiguientes, propongo como Asesor al Licenciado KAREN SIOMARA OSORIO LÓPEZ, profesional universitario graduado en la Universidad de San Carlos de Guatemala, con fecha 16 DE AGOSTO DE 2002, Colegiado No. 7239.

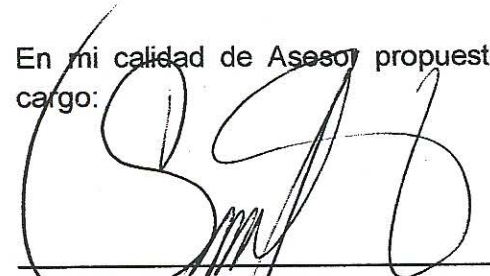
El profesional propuesto desempeñará el cargo en forma gratuita, se obliga a cumplir con las disposiciones reglamentarias y aplicar la Guía general para la elaboración y presentación de Trabajo de Graduación, en tal sentido firma y sella al pie de la presente.

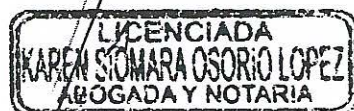
Nombre del estudiante: BELIA JUANA YULISSA PERALTA PERALTA

No. Carné: 200741687

Firma: 

En mi calidad de Asesor propuesto en los términos indicados acepto desempeñar el cargo:


FIRMA Y SELLO



CENTRO UNIVERSITARIO DE ORIENTE
CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES





UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO UNIVERSITARIO DE ORIENTE
CARRERA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES,
ABOGADO Y NOTARIO
UNIDAD DE ASESORÍA DE TESIS



EXPEDIENTE No. 04-2014

Chiquimula, 06 de noviembre de 2014.

Lic.

José Daniel Pérez

Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Carrera de Ciencias Jurídicas y Sociales
Centro Universitario de Oriente –CUNORI–
Chiquimula.

Respetable Licenciado:

Con fundamento en la designación recaída en mi persona por medio de oficio de fecha 30 de septiembre de 2014, dictada por la Unidad de Asesoría de Tesis de la carrera de Ciencias Jurídicas y Sociales, Abogado y Notario del Centro Universitario de Oriente, respetuosamente me dirijo a usted con el objeto de rendirle informe sobre la labor que desarrollé como Asesor de Tesis realizado por el Bachiller Belia Juana Yulissa Peralta Peralta, carné 200741687, cuyo título final quedó con la denominación siguiente:

EL DERECHO ADUANERO Y LA APLICACIÓN DE LA TECNOLOGÍA EN LAS ADUANAS DEL ORIENTE DE GUATEMALA, FRONTERIZAS CON CENTRO AMÉRICA.

Se procedió a revisar el trabajo, considerando el suscrito que el tema es interesante y de suma importancia al tratar lo relativo a: la aplicación de la legislación en materia aduanera y el avance tecnológico regularizado en acuerdos, resoluciones, leyes ordinarias vigentes, así como el análisis que describe la aplicación limitada de la tecnología que influye en la recaudación tributaria del país.

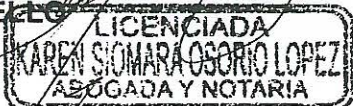
Por lo expuesto considero que el trabajo realizado es un aporte para los estudiantes y los profesionales del Derecho, ya que es novedosa la forma en que la Bachiller Belia Juana Yulissa Peralta Peralta realiza el análisis y el enfoque que ofrece.

En definitiva el contenido del trabajo de tesis, se ajusta a los requerimientos científicos y técnicos que se deben cumplir de conformidad con la normativa respectiva, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, las conclusiones y recomendaciones a que arriba el (la) autor (a) y la bibliografía utilizada, son congruentes con los temas desarrollados dentro de la investigación es por ello que al haberse cumplido con los requisitos establecidos en el Artículo 29 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, resulta procedente **APROBAR EL TRABAJO DE TESIS ASESORADO**, razón por la cual doy mi **DICTAMEN EN SENTIDO FAVORABLE**.

Deferentemente,

Lic.

FIRMA Y SELLO



CENTRO UNIVERSITARIO DE ORIENTE
CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES





UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO UNIVERSITARIO DE ORIENTE
CARRERA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES,
ABOGADO Y NOTARIO
UNIDAD DE ASESORÍA DE TESIS



APROBACION DE REVISOR DE TESIS

Chiquimula, 07 de octubre de 2014.

Lic.

Jorge Eduardo Herrera Cienfuegos

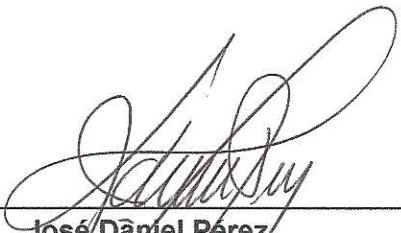
Presente.

Por medio del presente le informo que con fecha 06 de noviembre de 2014, se recibió el oficio por medio del cual usted manifiesta que acepta colaborar con la estudiante: Belia Juana Yulissa Peralta Peralta carné 200741687, quien elaborará su Tesis con el tema intitulado:

"EL DERECHO ADUANERO Y LA APLICACIÓN DE TECNOLOGÍA EN LAS ADUANAS DEL ORIENTE DE GUATEMALA, FRONTERIZAS CON CENTRO AMÉRICA"

Por tanto,

RESUELVE: Aceptar el Lic. Jorge Eduardo Herrera Cienfuegos, como REVISOR DE TESIS del trabajo de la estudiante arriba indicada, en virtud, de que llena los requisitos contemplados en los artículos No. 27 del Normativo de Tesis de Graduación de la carrera de Ciencias Jurídicas y Sociales del Centro Universitario de Oriente.



José Daniel Pérez
Jefe de Unidad de Tesis
Ciencias Jurídicas y Sociales
CUNORI





UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO UNIVERSITARIO DE ORIENTE
CARRERA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES,
ABOGADO Y NOTARIO
UNIDAD DE ASESORÍA DE TESIS



NOMBRAMIENTO DE REVISOR DE TESIS

Chiquimula, 06 de noviembre de 2014.

Lic. José Daniel Pérez
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Carrera de Ciencias Jurídicas y Sociales
Centro Universitario de Oriente –CUNORI–
Chiquimula.

Lic. José Daniel Pérez:

Por este medio hago de su conocimiento, que con fecha 06 de noviembre de 2014, dentro del expediente número 004-2014, fue emitido el Dictamen Favorable por el señor Asesor de Trabajo de Graduación, Licenciado Karen Siomara Osorio López, respecto a mi trabajo de tesis intitulado (a) EL DERECHO ADUANERO Y LA APLICACIÓN DE TECNOLOGÍA EN LAS ADUANAS DEL ORIENTE DE GUATEMALA, FRONTERIZAS CON CENTRO AMÉRICA.

Para los efectos consiguientes, propongo como Revisor del mismo, al Licenciado (a) Jorge Eduardo Herrera Cienfuegos, Profesional Universitario graduado con fecha 09 de abril del año 1999, Colegiado No.5889.

El profesional propuesto desempeñará el cargo en forma gratuita, se obliga a cumplir con las disposiciones reglamentarias y aplicar la Guía general para la elaboración y presentación de Trabajo de Graduación elaborado por la Carrera, en tal sentido firma y sella al pie de la presente.

Nombre del estudiante Belia Juana Yulissa Peralta Peralta. No. de carné:200741687.

Firma

En mi calidad de Revisor propuesto, en los términos indicados acepto desempeñar el cargo.

FIRMA Y SELLO

Lic. Jorge Eduardo Herrera Cienfuegos
ABOGADO Y NOTARIO

CENTRO UNIVERSITARIO DE ORIENTE
CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

RECIBIDO
06 NOV. 2014

OFICINA UNIDAD DE TESIS
HORA: 18:20 FIRMA:



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO UNIVERSITARIO DE ORIENTE
CARRERA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES,
ABOGADO Y NOTARIO
UNIDAD DE ASESORÍA DE TESIS



APROBACION DE REVISOR DE TESIS

Chiquimula, 07 de octubre de 2014.

Lic.

Jorge Eduardo Herrera Cienfuegos

Presente.

Por medio del presente le informo que con fecha 06 de noviembre de 2014, se recibió el oficio por medio del cual usted manifiesta que acepta colaborar con la estudiante: Belia Juana Yulissa Peralta Peralta carné 200741687, quien elaborará su Tesis con el tema intitulado:

"EL DERECHO ADUANERO Y LA APLICACIÓN DE TECNOLOGÍA EN LAS ADUANAS DEL ORIENTE DE GUATEMALA, FRONTERIZAS CON CENTRO AMÉRICA"

Por tanto,

RESUELVE: Aceptar el Lic. Jorge Eduardo Herrera Cienfuegos, como REVISOR DE TESIS del trabajo de la estudiante arriba indicada, en virtud, de que llena los requisitos contemplados en los artículos No. 27 del Normativo de Tesis de Graduación de la carrera de Ciencias Jurídicas y Sociales del Centro Universitario de Oriente.


José Daniel Pérez
~~Jefe de Unidad de Tesis~~
Ciencias Jurídicas y Sociales
CUNORI





UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO UNIVERSITARIO DE ORIENTE
CARRERA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES,
ABOGADO Y NOTARIO
UNIDAD DE ASESORÍA DE TESIS



EXPEDIENTE No. 004-2014

Chiquimula, 10 de noviembre de 2014.

Lic. José Daniel Pérez
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Carrera de Ciencias Jurídicas y Sociales
Centro Universitario de Oriente –CUNORI-
Chiquimula.

Respetable Licenciado:

Por este medio quiero rendir dictamen como REVISOR DE LA TESIS de la estudiante Belia Juana Yulissa Peralta Peralta, quien hizo su trabajo con el título siguiente: EL DERECHO ADUANERO Y LA APLICACIÓN DE LA TECNOLOGÍA EN LAS ADUANAS DEL ORIENTE DE GUATEMALA, FRONTERIZAS CON CENTRO AMÉRICA.

Se procedió a revisar el trabajo en cuanto al estilo que se requiere para una Tesis y considero que después de haber revisado el trabajo de la estudiante: Belia Juana Yulissa Peralta Peralta, y haberse realizado las correcciones necesarias, (si es que las hubo) dicho trabajo cumple con las formalidades de una Tesis, de acuerdo al Normativo de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

Por lo expuesto anteriormente, doy mi DICTAMEN FAVORABLE a la Tesis del estudiante: Belia Juana Yulissa Peralta Peralta luego de haber efectuado exhaustivamente la revisión respectiva.

De usted respetuosamente,

FIRMA Y SELLO

[Firma manuscrita]
Lic. Jorge Eduardo Herrera Cordero
ABOGADO Y NOTARIO





UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO UNIVERSITARIO DE ORIENTE
CARRERA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES,
ABOGADO Y NOTARIO
UNIDAD DE ASESORÍA DE TESIS



UNIDAD DE ASESORIA DE TESIS DE LA LICENCIATURA EN CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES.
Chiquimula trece de abril de 2015.-----

Atentamente pase a la Doctora **GABRIELA PATRICIA PORTILLO LEMUS**, para que proceda a Revisar lo relacionado con Estilo del Informe final del trabajo de tesis presentado por la estudiante **BELIA JUANA YULISSA PERALTA PERALTA**, intitulado: **"EL DERECHO ADUANERO Y LA APLICACIÓN DE TECNOLOGÍA EN LAS ADUANAS DEL ORIENTE DE GUATEMALA, FRONTERIZAS CON CENTRO AMÉRICA"** y en su oportunidad emita el dictamen correspondiente.-----



José Daniel Pérez
Jefe de Unidad de Tesis
Ciencias Jurídicas y Sociales
CUNORI





**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO UNIVERSITARIO DE ORIENTE
LICENCIATURA EN CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES,
ABOGADO Y NOTARIO**

Chiquimula, 22 de mayo de 2015.

**Lic. José Daniel Pérez
Jefe de Unidad de Tesis
Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales
Centro Universitario de Oriente –CUNORI-
Chiquimula.**

Respetable licenciado:

En cumplimiento de la designación que hiciere esa unidad, procedí a revisar el trabajo de tesis presentado por la bachiller **BELIA JUANA YULISSA PERALTA**, carné 200741687, cuyo título es: **"EL DERECHO ADUANERO Y LA APLICACIÓN DE LA TECNOLOGIA EN LAS ADUANAS DEL ORIENTE DE GUATEMALA, FRONTERIZAS CON CENTRO AMÉRICA"**, por lo que me permito informar a usted que:

- Luego de realizarse las **CORRECCIONES GRAMATICALES, ORTOGRÁFICAS Y DE FORMA** sugeridas el trabajo cumple con todos los requisitos metodológicos de una investigación.
- En consecuencia de lo precedente, **DICTAMINO**: Que la tesis analizada reúne los **REQUISITOS DE FORMA** establecidos en el normativo respectivo, por lo cual puede ser discutido en Examen público, previo a que la sustentante opte a los títulos de Abogada y Notaria y al grado académico de Licenciada en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Sin otro particular, deseándole éxitos en su gestión, me suscribo de usted.

Atentamente,

"Id y Enseñad a Todos"

**Dra. Gabriela Patricia Portillo Lemus
CONSEJERA DOCENTE DE ESTILO
Colegiado No. 12,521
CUNORI-USAC**

**CENTRO UNIVERSITARIO DE ORIENTE
CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES**

RECIBIDO
25 MAYO 2015

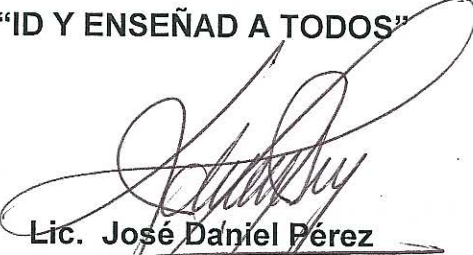
OFICINA UNIDAD DE TESIS
HORA: 16:35 FIRMA: [Firma]

UNIDAD DE ASESORIA DE TESIS DE LA CARRERA DE LICENCIATURA EN CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES, ABOGADO Y NOTARIO, CENTRO UNIVERSITARIO DE ORIENTE DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA, Chiquimula, veinticinco de mayo de dos mil quince-----

ASUNTO: LA DOCTORA GABRIELA PATRICIA PORTILLO LEMUS
DICTAMINO: QUE LA TESIS ANALIZADA REUNE LOS REQUISITOS TANTO DE FONDO COMO DE FORMA ESTABLECIDOS EN EL NORMATIVO RESPECTIVO, POR LO CUAL PUEDE SER DISCUTIDO EN EXAMEN PÚBLICO, PREVIO A QUE LA SUSTENTANTE OPTE A LOS TITULOS DE ABOGADA Y NOTARIA EN EL GRADO ACADEMICO DE LICENCIADA EN CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES.

Providencia No. 04-2015: Atentamente pase al M.Sc. Ubén de Jesús Lémus Cordón, Coordinador de la Carrera de Ciencias Jurídicas y Sociales, Abogado y Notario, el trabajo de tesis presentado por la Bachiller **Belia Juana Yulissa Peralta Peralta** intitulado "EL DERECHO ADUANERO Y LA APLICACIÓN DE LA TECNOLOGIA EN LAS ADUANAS DEL ORIENTE DE GUATEMALA, FRONTERIZAS CON CENTRO AMÉRICA" para que se proceda con los trámites a donde corresponde.

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"



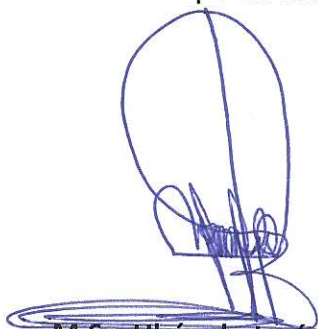
Lic. José Daniel Pérez
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
CUNORI-USAC



**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO UNIVERSITARIO DE ORIENTE
LICENCIATURA EN CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES,
ABOGADO Y NOTARIO**

COORDINACIÓN DE LA CARRERA DE LICENCIATURA EN CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES, ABOGADO Y NOTARIO. Chiquimula, veinticinco de mayo del año dos mil quince.- - - - -

En forma respetuosa pase al **M.Sc. NERY WALDEMAR GALDAMEZ CABRERA**, Director del Centro Universitario de Oriente de la Universidad de San Carlos de Guatemala, para que si lo estima procedente dicte la orden de impresión del trabajo de tesis de la estudiante **BELIA JUANA YULISSA PERALTA PERALTA**, intitulado “**EL DERECHO ADUANERO Y LA APLICACIÓN DE LA TECNOLOGÍA EN LAS ADUANAS DEL ORIENTE DE GUATEMALA, FRONTERIZAS CON CENTRO AMÉRICA** ” y en su oportunidad emita el dictamen correspondiente.- - - - -



M.Sc. Ubén de Jesús Lémus Cordon



Coordinador de la Carrera de Abogado y Notario

CUNORI-USAC



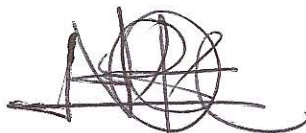
TAE. Delia Maritza Garcia
Secretaria

D-TG-ABYN-037/2015

EL INFRASCRITO DIRECTOR DEL CENTRO UNIVERSITARIO DE ORIENTE DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA, POR ESTE MEDIO HACE CONSTAR QUE: Conoció el Trabajo de Graduación que efectuó la estudiante **BELIA JUANA YULISSA PERALTA PERALTA** titulado “**EL DERECHO ADUANERO Y LA APLICACIÓN DE LA TECNOLOGÍA EN LAS ADUANAS DEL ORIENTE DE GUATEMALA, FRONTERIZAS CON CENTRO AMÉRICA**”, trabajo que cuenta con el aval de su Asesor y el Coordinador de la Unidad de Tesis de la carrera de Abogado y Notario. Por tanto, la Dirección del CUNORI con base a las facultades que le otorga las Normas y Reglamentos de Legislación Universitaria **AUTORIZA** que el documento sea publicado como **Trabajo de Graduación** para obtener el grado Académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales, y los títulos de **Abogado y Notario**.

Se extiende la presente en la ciudad de Chiquimula, a veintiséis de mayo del dos mil quince.

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”



MSc. Nery Waldemar Galdámez Cabrera
DIRECTOR
CUNORI - USAC



c.c. Archivo

NWGC/ars

ACTO QUE DEDICO:

- A DIOS: Dador de todo conocimiento y sabiduría, gracias por permitirme llegar hasta este momento tan anhelado, gracias por ahora comprender que cada lagrima, cada esfuerzo realizado, fueron por que las cosas buenas no se dan fácilmente y ahora disfrutar este triunfo y compartirlo con mis seres queridos.
- A MIS PADRES: Ángeles que Dios eligió para que sean una de mis mayores bendiciones, espero que reciban este acto como un humilde homenaje por tantos e incontables sacrificios que han realizado para verme concluir hoy esta meta.
- A MIS HERMANOS: Pedro Alberto, Sara Maritza, Edgar Ramón, Cesar Adolfo, este triunfo también es suyo, espero les sirva de motivación y orgullo, los quiero mucho.
- A MIS TIOS Y TIAS: Mis segundos padres, gracias por todo el apoyo que me han dado año con año, hoy culmino una de las metas que me he propuesto
- A MIS ABUELOS: Papa Beto y Papa Alfonso, inagotable fuente de sabiduría y experiencia, le pido a Dios tenerlos para que sigan guiando mis pasos.
- A MIS ANGELES: Mama Juana, Mama Belia, Tío Samuel, Tío Armando, Carlitos, entre otros tantos amigos que desde el cielo se alegran conmigo, este triunfo también es de ustedes.
- A MI PAREJA: Nixon Arita, gracias por todo tu amor incondicional y comprensión que día a día me brindas, gracias por ser mi apoyo para seguir luchando cada vez que sentía desmayar y ayudarme a encontrar el lado positivo a cada una de las situaciones.

A MIS AMIGOS (AS) Dios me ha bendecido con muchos amigos y amigas, que han estado incondicionalmente, me sería muy difícil mencionarlos uno a uno, les agradezco todo su apoyo, y cariño, aunque por momentos el estudio nos hizo distanciar un poco, el sentimiento y el cariño siguen intactos; asimismo como esta etapa de estudio me ha brindado nuevas y valiosas amistades.

A USAC: Alma mater que nos brinda el acceso al conocimiento y superación a cada una de las personas que ingresamos a estudiar, espero poder devolver aunque sea en parte lo que he recibido.

AL CUNORI Centro Universitario en donde obtuve la oportunidad de materializar este sueño.

ÍNDICE

Introducción	i
--------------	---

CAPÍTULO I

1. Actualización tecnológica	1
1.1. Definición	1
1.2. Historia	1
1.3. Métodos de tecnología en la revisión de mercancías	3
1.3.1. Declaración de mercancías	3
1.3.2. Inspección física	3
1.3.3. Inspección no intrusiva	4
1.3.4. Inspección simultánea	4
1.4. Medios de transporte de mercancías	5
1.4.1. Transporte marítimo	5
1.4.2. Transporte aéreo	6
1.4.3. Transporte por carretera	7
1.4.4. Transporte multimodal	8
1.5. Tecnología en aduanas	9

CAPÍTULO II

2. Actualización tecnológica en Guatemala	11
2.1. Historia de la actualización tecnológica en las aduanas guatemaltecas	11
2.2. Métodos tecnológicos en aduanas guatemaltecas	14
2.2.1. Rayos X	14
2.2.2. Sistema selectivo y aleatorio	14
2.2.3. Revisión física y documental	16

CAPÍTULO III

3. Derecho aduanero	18
3.1. Definición	18
3.2. Características	18

3.3.	Principios	19
3.4.	Historia del derecho aduanero	20
3.5.	Historia del derecho aduanero en Guatemala	23
3.6.	Derecho mercantil y el transporte	25
3.6.1.	Transporte comercial de personas	25
3.6.2.	Transporte de mercancías	25
3.6.3.	Transporte ferroviario	26
3.6.4.	Historia del tren en Guatemala	27
3.7.	Términos Internacionales de Comercio -INCOTERMS-	29
3.8.	Naturaleza jurídica del derecho aduanero	31
3.9.	Relación del Derecho Aduanero con otras ramas del Derecho	31

CAPÍTULO IV

4.	Regulación legal del derecho aduanero en Guatemala	33
4.1.	Regulación internacional del derecho aduanero, convenios y tratados de los cuales Guatemala es signatario	34
4.2.	Regulación legal del derecho aduanero guatemalteco y comparación con otros países	35

CAPÍTULO V

5.	Aduanas	40
5.1.	Definición y tipos de aduanas	40
5.2.	Tipos de aduanas	40
5.3.	Ubicación de aduanas terrestres a nivel nacional, específicamente en el área de Chiquimula	42
5.4.	Leyes que se aplican en el derecho aduanero guatemalteco	42
5.5.	Entrevistas comparadas	44

CAPÍTULO VI

6.	Métodos tecnológicos en aduanas	52
6.1.	Distintas clases de métodos tecnológicos aplicados en aduanas	52

6.2.	Descripción de las clases de métodos que actualmente se aplican en las aduanas de Guatemala con Centro América para inspección y registro	54
6.3.	Regulación legal para la inspección y registro de mercancías	55

CAPÍTULO VII

7.	Análisis descriptivo del derecho aduanero, actualización tecnológica en Guatemala así como si se da cumplimiento a la regulación legal existente	59
	CONCLUSIONES	70
	RECOMENDACIONES	71
	ANEXOS	72
	BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES CONSULTADAS	80

INTRODUCCIÓN

El tema de la presente tesis se decidió estudiar en virtud que el derecho aduanero es una rama del derecho y que en Guatemala tiene poca regulación legal, siendo que la base principal para que las aduanas a nivel nacional puedan operar son los acuerdos internacionales y centroamericanos ratificados por Guatemala.

El trabajo de graduación se intitula “El Derecho Aduanero y la Aplicación de la Tecnología en las Aduanas del Oriente de Guatemala, fronterizas con Centro América”; y se desarrolla en siete capítulos, esta investigación fue realizada específicamente en las aduanas ubicadas en el departamento de Chiquimula. Se obtuvo de las encuestas y entrevistas, puntos de vista tanto de transportistas como de los agentes aduaneros encargados de las inspecciones y recaudación de impuestos, específicamente de los agentes de la Superintendencia de Administración Tributaria.

En el capítulo primero se aborda el tema relativo a la actualización tecnológica, incluyendo la historia, así como los distintos métodos tecnológicos para la revisión de mercancías que transitan por las aduanas y los distintos medios de transporte que se emplean para la movilización nacional e internacional de mercancías.

El capítulo segundo trata la actualización tecnológica en Guatemala, siendo los distintos métodos que están regulados en convenios centroamericanos, y también los que se aplican actualmente en la inspección de mercancías.

En el tercer capítulo se amplía la información acerca del derecho aduanero como rama del derecho público en Guatemala, abarcando definición, historia, y otras características relevantes; que como estudiosos del derecho debemos tener en cuenta, presentándose también un estudio de los Términos Internacionales del Comercio o INCOTERMS, que en el derecho internacional son muy usados para el tránsito de mercancías, también se trata el tema de la relación existente entre el derecho aduanero y otras ramas del mismo.

La historia del derecho aduanero en Guatemala, la regulación legal tanto a nivel nacional como internacional, así como la comparación del derecho aduanero guatemalteco con otros países se encuentra desarrollado en el capítulo cuarto del presente trabajo.

En el capítulo cinco se estudia acerca de las aduanas, así como la ubicación de las distintas aduanas a nivel nacional y sus tipos, en este capítulo se presenta la comparación de las respuestas obtenidas en las entrevistas llevadas a cabo en las aduanas: Agua Caliente, El Florido y La Ermita, ubicadas en el departamento de Chiquimula.

Los distintos métodos tecnológicos utilizados en las aduanas estudiadas, la descripción de los procedimientos que se utilizan para inspección y registro de mercancías y la regulación legal que es base para el ejercicio de este proceso está desarrollado en el capítulo seis del presente trabajo.

Finaliza la investigación con un análisis jurídico del derecho aduanero y la actualización tecnológica en Guatemala, abarcando tanto la regulación legal existente así como análisis de los métodos que se utilizan actualmente.

Resulta de gran utilidad conocer las carencias y fortalezas existentes en el sistema aduanero nacional para así poder recomendar la implementación de métodos efectivos que agilicen el tránsito de mercancías por las aduanas del país, así también mejorar la recaudación fiscal, mayor y mejor control de lo relativo a la administración tributaria en el sistema aduanero en Chiquimula.

Al concluir la investigación, se pudo constatar la falta de regulación legal adecuada con tecnología moderna que pueda aplicarse en las aduanas en la inspección y registro de mercancías, así como para agilizar el tránsito aduanero y mejorar la recaudación fiscal que debería generar las mercancías que transitan por las distintas aduanas de el departamento de Chiquimula; situación que pudo evidenciarse por medio de las entrevistas realizadas a los agentes aduanales.

Asimismo, en las aduanas objeto del presente estudio se pudo constatar que existe escases de recaudación fiscal; esto se debe según las respuestas dadas por los entrevistados, porque únicamente de un veinticinco a un cincuenta por ciento de los contenedores con mercancía es declarado cuando ingresa o sale del país, por lo que la hipótesis descriptiva formulada fue positiva.

CAPÍTULO I

1. ACTUALIZACIÓN TECNOLÓGICA

1.1 Definición

La actualización tecnológica es un proceso multi-etapa, con variaciones significativas en las actividades iniciales, así como en los aspectos y problemas de gestión en sus etapas. Esta se realiza mediante esfuerzos técnicos, llevados a cabo esencialmente en el contexto de una organización, pero involucra intensas interacciones con el entorno tecnológico y el mercado.

Para que exista una innovación tecnológica real tienen que darse algunas condiciones, las que deben ocurrir simultáneamente, entre ellas se pueden mencionar:

- Un uso de tecnologías mejores que las anteriores: Un producto que no sea tecnológicamente avanzado puede quedarse obsoleto en muy poco tiempo.
- Dirigirse a unas necesidades que la sociedad acepte: El nuevo producto puede pretender cubrir una necesidad que la sociedad no tiene o no valora, o hacerlo a un costo socialmente inaceptable.¹

1.2 Historia

Históricamente la palabra tecnología data del siglo XVIII, cuando los métodos de producción se hacen sistemáticos y ciencia y técnica se relacionan estrechamente: existe el deseo de aplicar un enfoque científico a determinados problemas sociales empíricos en un contexto económico, social y cultural concreto.

En este marco, la técnica y la ciencia están íntimamente vinculadas y cada vez son más complementarias. La tecnología utiliza el método científico, organiza los conocimientos

¹ Zemez. "Innovación tecnológica", *Innovación tecnológica*. Html. última actualización 25-04-2014. <http://www.euskadinnova.net/es/innovacion-tecnologica/ambitos-actuacion/innovacion-tecnologica/162.aspx> (20-08-2014)

sistemáticamente y funciona a nivel práctico y a nivel teórico. Sin embargo, a diferencia de la ciencia, que se orienta a la búsqueda del conocimiento, la finalidad de la tecnología es dar respuesta a necesidades y, para ello, debe partir de la utilidad. La tecnología intenta solucionar los problemas aparecidos en la sociedad, para hacerlo relaciona la técnica (herramientas, intuición, conocimientos prácticos), la ciencia (reflexión teórica, conocimientos científicos, carácter inquisidor) y la estructura social existente (economía, sociedad y cultura).

En el siglo XIX se produjeron grandes avances en las tecnologías de transporte, construcción y comunicaciones. El motor a vapor, que había existido en su forma moderna desde el siglo XVIII se aplicó al barco de vapor y al ferrocarril. El telégrafo también se empleó por primera vez con resultados prácticos en el siglo XIX.

La tecnología del siglo XX se desarrolló rápidamente, las comunicaciones, transporte, la difusión de la educación, el empleo del método científico y las inversiones en investigación contribuyeron al avance de la ciencia y la tecnología modernas. La computación se desarrolló tan rápido, en parte, debido a las guerras o a la amenaza de ellas, pues hubo muchos avances científicos asociados a la investigación y el desarrollo militar, como la computación electrónica. La radiocomunicación, el radar y la grabación de sonido fueron tecnologías clave que allanaron el camino a la invención del teléfono, el fax y el almacenamiento magnético de datos. En los pocos años que han transcurrido del siglo XXI la tecnología ha avanzado rápidamente, progresando en casi todos los campos de la ciencia. La tasa de desarrollo en la computación es un ejemplo de la aceleración del progreso tecnológico, lo que lleva a algunos a pronosticar la llegada de una singularidad tecnológica en este siglo. ²

² Elías Castillo. “Actualización tecnológica”, *historia de la tecnología* versión html. Última revisión 06-2013. <http://actualizaciontecnologicasaeti.blogspot.com/> (20-08-2014)

1.3 Métodos de tecnología en la revisión de mercancías

1.3.1 Declaración de mercancías

Se trata del acto efectuado en la forma prescrita por el Servicio Aduanero, mediante el cual los interesados expresan libre y voluntariamente el régimen al cual se someten las mercancías y se aceptan las obligaciones que éste impone. En Guatemala y específicamente en las aduanas con Centroamérica, la declaración de mercancías se debe hacer de un tipo de mercancía a la vez, se realiza por medio de declaraciones a las que se les conoce como DUA-GT, es la Declaración Única Aduanera, que es un acuerdo del Superintendente de Administración Tributaria, emitido a partir del año 2005, en las que se debe consignar el número de documento de transporte y el número de contenedor, en la aduana, los agentes son los encargados de confirmar los datos de las mercancías.

1.3.2 Inspección física

“En la Inspección física de las mercancías el agente aduanero designado verifica su cantidad, calidad, valor, origen, el cumplimiento de regulaciones de otros sectores Certificados Fitosanitarios, Registro Sanitario, entre otros y otros conceptos pertinentes, para lo cual dispone la apertura del contenedor o bultos y verifica que la mercancía encontrada concuerde con lo declarado ante aduanas y el cumplimiento de las obligaciones tributario-aduaneras de los operadores de comercio exterior que participan directa e indirectamente.

La aduana tiene la facultad, a veces la obligación, de inspeccionar físicamente las mercancías. Con este objeto, así como con el fin del cumplimiento de las funciones que son propias de los servicios aduaneros”.³

³ Yuri. “Inspección de mercancías”, *inspección de mercancías*. Versión html. Última revisión 06-2008. <http://yuin2008.blogspot.com/> (22-08-2014)

1.3.3 Inspección no intrusiva

En la investigación realizada por la empresa portal de Barcelona, define como: Los sistemas de inspección no intrusiva (en inglés, non intrusive inspection NII), ofrecen a los inspectores la capacidad para realizar exámenes de la mercancía sin tener que recurrir a técnicas más costosas y que requieren mayor tiempo, como el vaciado de los contenedores y el análisis manual. Este método es muy usado en las aduanas que tienen una mayor actualización en sus métodos de inspección de mercancías.⁴

1.3.4 Inspección simultánea

En la publicación del Ministerio de Industria de Colombia, define la inspección simultánea de mercancías como: La actuación conjunta, coordinada y concurrente realizada por parte de las autoridades de control que intervienen en la supervisión y control de las operaciones de comercio exterior.

Este proceso se inicia con la información que vía electrónica se provee al Módulo de Inspección Simultánea, -SIIS- relacionada con la Solicitud de Autorización de Embarque – SAE, posteriormente, el agente de aduanas ingresa a SIIS y selecciona los documentos SAE sobre los cuales realizará la inspección, y en el evento de requerir inspección sanitaria debe indicar la entidad para que el aplicativo se conecte con el sistema informático de la entidad seleccionada y traiga la información que se incorporará en la solicitud de inspección. Cuando la carga ingresa al puerto se genera la selectividad y selección de contenedores por parte de las entidades de control que requieren inspección física para que el sistema notifique por medio de correo electrónico a los participantes el resultado de la evaluación realizada por todas las autoridades de

⁴ “Inspecciones no intrusivas mediante escáner de contenedores”, *procedimiento de inspección no intrusiva (escáner)*, versión pdf, ultima revisión 10 2012. <http://content.portdebarcelona.cat/cntmng/d/d/workspace/SpacesStore/c0865f42-b946-489f-a156-039ff7a5859a/ProEscanerv10a.pdf> (22-08-2014)

control. Con esta información, el agente de aduanas coordina la logística de la inspección y el puerto confirma la disponibilidad de espacio en la zona de inspección.⁵

1.4 Medios de transporte de mercancías

Muchas de las empresas que requieren transportar sus mercancías a diferentes regiones o países, usan los medios de transporte más adecuados y de menor costo, tales como: transporte marítimo, transporte por carretera o transporte multimodal. Cuando la mercancía es exportada a países extranjeros, ésta se transporta bajo tratados internacionales, facilitando la inspección en las aduanas de los puertos fronterizos nacionales antes de que el producto alcance su destino final.⁶

1.4.1 Transporte marítimo

El transporte marítimo es la acción de llevar personas a quienes se les denomina pasajeros, o cosas que pueden consistir en cargas sólidas, líquidas o gaseosas, por mar, de un punto geográfico a otro a bordo de un buque. El transporte marítimo, en el ámbito mundial, es el modo más utilizado para el comercio internacional. Es el que soporta mayor movimiento de mercancías, tanto en contenedor, como graneles en seco o líquido.

Es por su propia naturaleza internacional, aunque existe el cabotaje a lo largo de las costas de un país.

⁵ Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, República de Colombia. “Modulo VUCE-inspección simultanea” *Módulo de la VUCE “inspección simultanea” seguimos facilitando el comercio exterior*. Versión html. Última actualización 03-2015. <http://www.mincit.gov.co/publicaciones.php?id=6484> (25-08-2014)

⁶ “El transporte más adecuado para el traslado de mercancía” *¿Cuál es el transporte más adecuado para el traslado de mercancías?*. Versión hml. Última actualización 6-06-2011. <http://www.quiminet.com/articulos/el-transporte-mas-adecuado-para-el-traslado-de-mercancia-58771.htm> (25-08-2014)

1.4.2 Transporte aéreo

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

Este modo de transporte, en principio, se pensó y desarrolló únicamente para pasajeros; sin embargo, gracias al uso de contenedores aéreos y al diseño de nuevos aviones destinados a carga, el volumen de mercancías transportado por este medio se incrementa año tras año. Los adelantos de la navegación aérea, de las telecomunicaciones y de las facilidades electrónicas han permitido que la aviación haya progresado de forma asombrosa. Al desarrollarse esta forma de transporte en el medio aéreo, goza de la ventaja de la continuidad de éste, que se extiende sobre tierra y mar, pero está limitado por la necesidad de costosas infraestructuras y mayor costo económico que el resto de los medios de transporte.

Dentro de las características principales de este medio de transporte se pueden mencionar:

- **Rapidez:** es el medio de transporte más rápido para largas distancias. Resulta imprescindible para envíos urgentes, de mercancías perecederas o de alto valor monetario.
- **Seguridad:** es el medio de transporte con menor siniestralidad debido a que cada uno de los vehículos utilizados para este tipo de transporte debe estar plenamente identificado y es controlado desde tierra.
- **Costo elevado:** también resulta el más costoso por kg o m³ transportado de todos los medios de transporte.

- **Carga limitada:** debido a la capacidad de carga por peso o por volumen del avión y las medidas de las puertas y accesos.⁷

1.4.3 Transporte por carretera

Del sentido amplio del vocablo transporte, como traslado de un lugar a otro de las cosas o personas, surge el más restringido que se refiere al desplazamiento mediante un vehículo. Normalmente, se distingue el transporte por carretera en dos grandes grupos: el transporte de personas exclusivamente y el de mercancías (que a veces puede ser mixto). Dentro del primer grupo se considera como aspecto peculiar el transporte colectivo de viajeros, en líneas regulares o no, que, prescindiendo de los vehículos pequeños, se efectúa mediante los distintos tipos de auto buses.

En lo referente al transporte de mercancías es un sector muy amplio del transporte por carretera, cuyos sistemas pueden clasificarse en función del tipo de mercancía transportada: mercancías mezcladas y fardos, líquidos (con bidones y cisternas), materias pulverulentas (en cisternas o contenedores), otros productos que exigen el empleo de contenedores, mercancías y personas (transporte mixto), materias a temperatura controlada (vehículos frigoríficos, caloríficos, isotérmicos, etc.), mercancías peligrosas o inflamables, grandes masas indivisibles (de gran peso o volumen), sistemas que requieren equipos especiales (transporte de prefabricados, automóviles, valores, grúas, camiones de aplicaciones especiales, transporte de todo terreno, carros para

-
- ⁷ “Transporte aéreo”. *Transporte aéreo*. Versión html. Última actualización 02-2015
 - Anaya Tejero, Julio Juan (2009). *El transporte de mercancías. (Enfoque logístico de la distribución)*. (Primera edición). Pozuelo de Alarcón (Madrid, España): ESIC Editorial. p. 178. ISBN 978-84-76356-612-4
 - Arán Iglesia, Javier (2003). «Capítulo 2. La comunidad de carga aérea.». *Descubrir la carga aérea* (Primera edición). Madrid (España): Centro de Documentación y Publicaciones de Aena. pp. 44–67. ISBN 84-95135-77-9.
 - Mira Galiana, Jaime (2001). Centro Intermodal de Logística, S.A. (Cilsa) e Instituto de Logística Iberoamericano (ILI), ed. *La gestión del transporte. Introducción a la cadena de transporte*. Barcelona (España): Marge Design Editors, S.L. p. 160. (26-08-2014)

vagones ferroviarios, etc.), productos en régimen TIR (para transportes internacionales) y otras materias especiales.

1.4.4 Transporte multimodal

El transporte internacional multimodal es el traslado de mercancías de un país a otro con utilización de más de una forma de transporte por carretera, de forma aérea, o marítima y sin que exista ruptura de carga.

La primera característica en el transporte internacional multimodal, es que la mercancía puede cambiar de medio de transporte durante el trayecto. Pese a dichos cambios de medio de transporte (transbordos), la mercancía debe permanecer unitizada (unida). Por ruptura de carga se entiende la desagregación (separación) de mercancía durante el trayecto.

La segunda característica del transporte multimodal es que sólo se utiliza un único documento de transporte que sirve para todos los transportes. Este documento es el FIATA Bill of Lading (FBL).

El transporte multimodal surgió como consecuencia lógica de la utilización continuada de los contenedores precintados en el transporte internacional. Los contenedores permiten el cambio de medio de transporte sin necesidad de manipular las mercancías en ellos contenidas. Las principales características del transporte internacional multimodal es la utilización de más de un medio de transporte, no ruptura de carga, necesaria intervención de un operador de transporte multimodal (MTO), único documento de transporte internacional y flete único globalizador.

En el transporte internacional multimodal cabe la concurrencia de diferentes medios de transporte (marítimo, aéreo, carretera, ferrocarril).

En todo caso, pese a los posibles cambios de medio de transporte, la mercancía debe permanecer unida durante todo el trayecto (ya sea en pallet, contenedor, caja móvil...).

El transporte internacional multimodal requiere de la intervención de un intermediario entre cargador y transportistas que coordine las distintas fases del transporte; efectúe un único documento de transporte internacional para todo el trayecto, y cobre al cargador (o al destinatario) el importe total del flete.

En la práctica, los transitarios se erigen en los auténticos operadores del transporte internacional multimodal.⁸

1.5 Tecnología en aduanas

Entre los beneficios obtenidos de la actualización tecnológica en las aduanas se cuentan el ahorro en comisiones bancarias, el incremento en la recaudación de los tributos, el mejoramiento del control y una mayor transparencia en la operación.

Son evidentes las profundas modificaciones en la estructura de comercio exterior que han ocurrido en la actualidad; entre ellos se pueden mencionar la diversificación de las mercaderías negociadas, la introducción de formas de transporte, carga y descarga más rápidas y a veces independientes de las estructuras de local disponibles; y la necesidad de aceleración y simplificación de las operaciones y reducción de costos.

Ante esta situación se evidencia la necesidad del personal de las aduanas de capacitarse, para que puedan prestar servicios más complejos y de una forma más ágil y por consiguiente tener los instrumentos, recursos y administración que concuerden con la realidad. Es necesario que se adopten tecnologías de información, para simplificar y agilizar procedimientos, para que las aduanas sean capaces de agilizar el proceso de toma de decisiones, en cuanto a la inspección de mercancías, lo que es fundamental para acelerar el flujo de las operaciones, sin pérdida de control.

⁸ Cámaras- Plan Cameral de Exportaciones. "Qué es transporte multimodal" *¿Qué es transporte multimodal?*. Versión html. <http://www.plancameral.org/web/portal-internacional/preguntas-comercio-exterior/-/preguntas-comercio-exterior/90f51add-1e4d-46ff-8306-dcf0c8b4e590> (28-08-2014)

Se debe tener en cuenta el hecho de que las aduanas no ejercen sus actividades solamente en puertos, aeropuertos y zonas de frontera, sino también en otros puntos del territorio nacional, facilitando así su presencia cada vez más próxima a los importadores y exportadores, acompañando la tendencia internacional. Asimismo se debe tomar en cuenta, la creciente utilización de regímenes aduaneros especiales como instrumento de política económica y de fomento al comercio.

La solución del problema en las aduanas debe estar guiado a mejorar la estructura aduanera vigente, también a dotarla de condiciones compatibles con las exigencias y expectativas del futuro.

Es evidente la importancia y efectividad de la informática como instrumento de modernización de cualquier organismo social; y en la actividad aduanera es aún más importante aunque, por diversos motivos, estas estén pasando o hayan pasado por un período de postergación. En ambos casos, las tecnologías de información actúan como el principal y más efectivo instrumento para modernización de estas entidades. Además no se puede olvidar la importancia de otros factores en este proceso. De esa manera, el perfeccionamiento de las estructuras funcionales y reglamentarias de aduanas, la revisión normativa y el desarrollo de personal, se cuentan entre otras medidas de acción modernizadora de estos órganos.

Por otra parte, algo que ha contribuido durante años en Guatemala a que actualmente se de en las aduanas una situación tan crítica como la que en este momento se vive, ha sido la falta de métodos actuales para la inspección de las mercancías que entran y salen del país, siendo que existen acuerdos en los cuales tendría que estarse utilizando desde el año 2005 la tecnología, pero se continúa con métodos manuales, lo que facilita la falta de control y así mismo la poca o casi nula recaudación tributaria.

CAPÍTULO II

2. ACTUALIZACIÓN TECNOLÓGICA EN GUATEMALA

2.1 Historia de la actualización tecnológica en las aduanas guatemaltecas

Para lograr la armonización aduanera se dieron varios intentos, como la formación del mercado común centroamericano, a principio de la década de los sesenta se llevó a cabo el primer acuerdo regional que buscaba coordinar y armonizar los procedimientos aduaneros regionales. Dentro de este esfuerzo se incluyó 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. Asimismo, se crea la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) con la función de supervisar la implementación de la integración económica planteándose la preocupación por el conflicto de competencias entre los ministerios de economía y comercio de cada país miembro. En el año 1963 algunos de los países centroamericanos adoptan el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA I) con la intención que sirviera como instrumento para regular las actividades aduaneras de la región. Este fue el primer intento por armonizar los procedimientos aduaneros, pero no se logró la participación de todos los países, de hecho, El Salvador y Honduras no lo acogieron y Nicaragua lo hizo parcialmente.

A principios de la década de los ochenta se concretan algunos esfuerzos para reformar el CAUCA I y su Reglamento. Como resultado, un nuevo esfuerzo y la promulgación de un nuevo Código Aduanero Centroamericano, el CAUCA II, en el que quedan establecidos procedimientos para el funcionamiento de una aduana moderna, con la introducción de nuevos conceptos como la modalidad de autodeterminación, el pago previo de los tributos aduaneros y otros cargos fiscales, el aforo documental, la transmisión electrónica de información, la revisión aleatoria de las mercancías y demás procedimientos que flexibilizan los sistemas aduaneros, el cual solo fue firmado por Nicaragua y El Salvador; Costa Rica esperaba las reformas a su reglamento, el RECAUCA II.

Fue necesario revisar el Código Aduanero Uniforme Centroamericano, dado que resultaba incompatible con el perfil de un sistema aduanero moderno. Se creó un nuevo marco legal, denominado CAUCA III y su Reglamento, que contienen principios y normas generales congruentes con los objetivos de modernización, este permitió la flexibilidad para que cada país pueda definir los aspectos aduaneros que considere particulares. Existen tres aspectos básicos que se debe contemplar: la facilitación del comercio exterior, el ejercicio del control aduanero y el fortalecimiento del sistema aduanero, incluidos los auxiliares de la función pública aduanera como transportistas aduaneros, depositarios aduaneros, agentes aduaneros y el sector privado importadores y exportadores.

Entre las características principales del nuevo modelo es que se estableció el principio de la autodeterminación por parte de exportadores e importadores, constituye un cambio de paradigma sobre la relación entre el Estado y el sector privado, reconociendo la existencia del principio de buena fe. El CAUCA III parte de que el Estado debe propiciar tanto los intermediarios como los importadores y exportadores, para que cumplan sus obligaciones, manteniendo control y la posibilidad de fiscalización en un plazo adecuado.

Actualmente los países centroamericanos adoptaron el CAUCA IV, por medio de la Resolución número 223-2008 del Consejo de Ministros de Integración Económica (COMIECO), que rige principalmente la forma de tránsito de mercancías por Centroamérica, y la base principal de regulación legal para Guatemala.

A nivel de los estados parte, era Guatemala en el año de 1996, quien tenía una mejor tecnología en cuanto a la automatización aduanera, alcanzando un 25%, aunque era deficiente en cuanto a la infraestructura de las aduanas, al igual que el resto de países centroamericanos.

En octubre de 1997 fue intervenida la primera de las aduanas pilotos, la de Puerto Quetzal, con el propósito de replicar estos cambios en el resto del país. Posteriormente las aduanas Express Aéreo, Santo Tomás de Castilla y Puerto Cortés. Con estas acciones se crearon nuevos procedimientos como la autodeterminación, el pago previo,

que eran procedimientos de control basado en criterios aleatorios y selectivos, y se involucró activamente a las empresas portuarias en estos cambios. Guatemala estaba haciendo inversiones en infraestructura, reconstruyó algunas rutas para el tránsito de mercancías, amplió puertos y aeropuertos y habilitó una nueva conexión a la frontera mexicana.

Para el año 2005, se esperaba eliminar en la tramitación de mercancías por las aduanas, el uso de papel y formulario, lo que vendría a mejorar grandemente el tiempo de tramitación y por ende agilizar el movimiento de mercancías de país a país.

Desde esa década hasta el momento actual se han realizado intentos por actualizar la tecnología en las aduanas guatemaltecas y así facilitar el tránsito de mercancías por el país, logrando una mejor recaudación fiscal, pero el país se ha quedado rezagado en comparación con el resto de los Estados parte, quienes han mejorado poco a poco sus sistemas tecnológicos para ir a la vanguardia, siendo la última reforma al Código Aduanero Uniforme Centroamericano IV (CAUCA) fue aprobado por medio de la Resolución número 223-2008 del Consejo de Ministros de Integración Económica (COMIECO), el 25 de abril de 2008. Que es la que actualmente rige para el tránsito de las aduanas en los Estados parte.⁹

Según declaraciones de prensa brindadas por el actual Presidente de la República, existen varios proyectos que buscan la implementación de tecnologías que permita el efectivo control y evaluación de la mercancía que transita por las aduanas a nivel nacional, pero hasta el momento no se lograron llevar a cabo dichos proyectos y por el contrario se está viviendo una crisis en el sistema aduanero guatemalteco, por consecuencia de la falta de control a los agentes aduanales.

⁹ <http://portal.sat.gob.gt/sitio/index.php/tramites-o-gestiones/aduanas/30-legislaci-normativa-aduanera/7867-cauca-iv-y-su-reglamento.html> (29-08-2014)

2.2 Métodos tecnológicos en aduanas guatemaltecas

2.2.1 Rayos X

Los equipos de rayos X consisten en sistemas que mediante la emisión de radiación electromagnética, obtienen imágenes tipo radiografía pero a color, lo que facilita la visualización de las mercancías en contenedores, paquetes y equipajes, evitando con ello la introducción de mercancías ilícitas como armas, drogas, contrabando, dinero, explosivos, personas etc.

En Guatemala, en el año 2013 se establecieron distintos acuerdos para poder iniciar la implementación de este tipo de tecnología, pero aún no se cuenta con dicha tecnología debido a que no se ha concretado físicamente ningún proyecto, siendo que en la aduana de Guatemala con El Salvador, dicho Estado Parte ya cuenta con esta tecnología para la revisión de contenedores con mercancías que ingresan y egresan a ese país.

En la aduana de El Salvador, según respuesta del agente aduanal entrevistado, es virtualmente imposible que se de evasión fiscal, debido a que cada uno de los contenedores que ingresan al país deben obligatoriamente pasar por este método de inspección, asimismo presentar toda la documentación necesaria y que esta esté en orden para poder continuar con el trámite respectivo y su circulación por ese país.

2.2.2 Sistema selectivo y aleatorio

La Superintendencia de Administración Tributaria a través de la Unidad de Análisis de Riesgo, permite que el módulo de selectivo y aleatorio elija el color de selectivo, es decir, aleatoriamente el resultado puede ser Verde o Rojo.

Las Declaraciones con selectivo y aleatorio color Verde, son revisadas documentalmente en ventanilla de recepción de la Unidad de Embarques y Desembarques, lugar en donde es determinado si existen o no incidencias de valor, clasificación, origen o administrativas. Estos elementos son revisados de una manera somera y al encontrar discrepancias, el receptor o analista de ventanilla, justificará el hecho de que dichas Declaraciones sean

enviadas a rampa de revisión de mercancías para una revisión física-documental completa.

La Unidad de Alertivo Aduana, revisa en modo anticipado, los riesgos de importación o internación de mercancías al territorio aduanero nacional y esta Unidad informará a la Aduana correspondiente, que se solicite al Intendente de aduanas de SAT la autorización de cambio de selectivo y aleatorio de color Verde a color Rojo.

Una manera de llevar a cabo la inspección del sistema alertivo en las aduanas es el Levante sin revisión: Si el sistema de selectivo y aleatorio le asigna color verde, le corresponde el levante de la misma. Para lo cual el receptor analista del área de Embarques y desembarques de SAT, desglosa los ejemplares de la declaración y sus documentos de soporte, entregando al piloto del medio de transporte el ejemplar de transportista para que pueda dirigirse al módulo de confirmación y retirarse así de la zona primaria de la Aduana. La Intendencia de Fiscalización será la encargada de realizar posteriormente los procedimientos de auditoría en las instalaciones de la empresa o el consignatario de las mercancías, con el objeto de establecer la correcta determinación y pago de los impuestos declarados o realizar los ajustes correspondientes.¹⁰

¹⁰ Ana Ligia Santos Sandoval. "Sistema aduanero" *Sistema Aduanero*. Versión html. -Acuerdo de Directorio SAT (2003), Resolución de la Superintendencia de Administración Tributaria, SAT-S-7-2003. Guatemala

- Barahona, J.C. & Garita L. R. (2003) Aduanas, *Competitividad* y Normativa Centroamericana. San José de *Costa Rica*, Costa Rica: Editorial *Universidad* Estatal a Distancia.
- COMIECO (2008), Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano. RECAUCA, Cuarta enmienda, resolución 224-2008 (COMIECO-XLIX)
- COMIECO (2008). Código Aduanero Uniforme Centroamericano. CAUCA , Cuarta enmienda, resolución 223-2008 (COMIECO-XLIX)
- COMRIEDRE(2001), Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre, Resolución 65-2001 COMRIEDRE
- Congreso de la República de Guatemala (1973), Ley de Zona Libre de Industria y Comercio y sus Agencias. Decreto 22-73 Guatemala, Guatemala
- Congreso de la República de Guatemala (1991), Decreto 6-91, Código Tributario, Guatemala: Guatemala
- Congreso de la República de Guatemala (2012), Libro III Ley Aduanera Decreto 10-2012, Guatemala, Guatemala.
- [http://sistema.aduanero/Lecciones de Comercio Exterior Despacho Aduanero.html](http://sistema.aduanero/Lecciones%20de%20Comercio%20Exterior%20Despacho%20Aduanero.html)
- Intendencia de Aduanas, SAT Guatemala (2011). Procedimiento de Descarga de Contenedores en Aduanas Marítimas, PR-IAD/DNO-CA-04, versión 4, 03 nov. 2011 Guatemala, Guatemala

Este es uno de los dos métodos que actualmente se utilizan en las aduanas de Guatemala fronterizas con Centro América que están ubicadas en el departamento de Chiquimula.

2.2.3 Revisión física y documental

En el momento que el sistema selectivo aleatorio, le concede color rojo al contenedor de la mercancías, debe dirigirse a una rampa de revisión, donde el personal de la aduana designado verificador físico documental de mercancías debe encargarse de realizar la revisión documental la que consiste en cotejar la declaración de importación definitiva y los documentos de soporte, debe verificar que se encuentren todos los documentos requeridos, conforme a la normativa vigente, revisar la clasificación arancelaria declarada, la cual determina el porcentaje para calcular los derechos arancelarios de la mercancía, equiparándolos con el Sistema Arancelario Centroamericano (SAC), si no se declaró correctamente la partida arancelaria, el revisor debe cambiar la partida correcta y notificar al importador el monto ajustado por clasificación, debe revisar los valores unitarios de la mercancía, revisarle origen y procedencia, luego debe de abrir su dictamen en el sistema cuando se encuentre descargada del contenedor.

Posteriormente debe realizar la revisión física de las mercancías, donde es necesaria la presencia del consignatario o su representante, previo a la apertura del contenedor se debe revisar que el marchamo de origen no haya sido violentado y coincida con el descrito en el conocimiento de embarque y corroborar el número de contenedor.

La revisión física consiste en contar los bultos y cuadrar el número de piezas, observar que tenga la misma naturaleza que la declarada, verificar su origen, su calidad o condición. Si se comprueba que existe mercancía no declarada, porque viene de más o de otra naturaleza y se comprobó que en la factura tampoco viene declarada, el revisor debe decomisarla y faccionar acta con el Administrador de la Aduana, la cual debe enviar

-
- Intendencia de Aduanas, SAT Guatemala (2011). Procedimiento de Verificación Física de las Mercancías del Territorio Nacional, PR-IAD/DNO-DE-03, versión 4, 03 nov. 2011 Guatemala, Guatemala (29-08-2014)

a la delegación del departamento jurídico de la sede regional, para que se encargue de dar la denuncia al Ministerio Público por delito de defraudación tributaria.

Cuando el importador haga uso del beneficio de algún tratado de libre comercio, el revisor al realizar la revisión física, debe comprobar en las mercancías o en su embalaje que el origen coincida con el declarado, además debe comprobar que en la documentación adjunta exista el certificado de origen que extiende el país exportador. Si no surgiera duda y los documentos se encuentran conforme lo requerido en la legislación vigente, el revisor debe cerrar su dictamen sin incidencias, liberar del módulo de revisión la declaración para que el contendedor pueda retirarse inmediatamente, entregando el ejemplar de transportista, para pasar por el módulo de confirmación y retirarse de la zona primaria de la aduana.

El plazo que tiene el verificador para realizar la revisión física documental es dentro del día en que las mismas se encuentren a su disposición.¹¹ Esta es la otra forma de inspección que se realiza en las aduanas estudiadas en la presente tesis; este método de revisión presenta el inconveniente para transportistas y comerciantes que resulta en un trámite engorroso por la forma que debe realizarse debido a que tiene que realizarse la descarga total del contenedor, inspección de mercancía y proceder a cargarla nuevamente, lo que se traduce en pérdida de tiempo en el traslado de la mercancía y asimismo, pérdidas económicas al importador, porque también se presenta el factor tiempo, debido a que estas inspecciones las realizan los agentes aduanales en un horario específico.

¹¹ Silvia Damaris Castro Gonzales. "El procedimiento de despacho de mercancías, de la superintendencia de administración tributaria (SAT) en aduanas marítimas y los problemas que generan los cobros de las obligaciones tributarias". *El procedimiento de despacho de mercancías, de la superintendencia de administración tributaria (SAT) en aduanas marítimas y los problemas que generan los cobros de las obligaciones tributarias*. Versión pdf. 10-2007. http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/04/04_6747.pdf (30-08-2014)

CAPÍTULO III

3. DERECHO ADUANERO

3.1 Definición

“El Derecho aduanero es una rama del Derecho mercantil, que se encarga de regular el tráfico de mercancías ya sea tratándose de importación o exportación, además de imponer sanciones a los particulares que incurran en infracciones hacia estas regulaciones. Habitualmente existe un procedimiento especial para la imposición de las sanciones por este motivo”.¹²

Derecho aduanero: es un conjunto de normas jurídicas, instituciones, y principios de derecho público que se aplican al tráfico y desempeño de los bienes, mercancías o efectos que entran y salen del país determinado, al gravamen, así como a su afectación económica y social. El conjunto de normas legales y reglamentarias que determinan el régimen fiscal al cual deben someterse los importadores, exportadores, agentes marítimos, despachantes de aduanas y en general, quienes realicen operaciones con mercaderías a través de las fronteras de la República, por las vías marítimas, aéreas, terrestres y postales.

3.2: Características

El Derecho aduanero se clasifica en el derecho dentro de la rama del derecho público debido a que cumple con ciertas características que permiten encasillarlo en dicha área del derecho, siendo estas principalmente:

¹² “derecho aduanero”. *Derecho aduanero*. Versión html.

- **COSIO JARA**, Edgar Fernando. Comentarios a la Ley General de Aduanas: Decreto Legislativo 1053. Lima: Jurista Editores, 2012
- **COSIO JARA**, Fernando. Tratado de Derecho Aduanero. Lima: Jurista editores 2014, p. 773 (02-09-2014)

- El Estado es sujeto esencial y dominante en las relaciones jurídicas de carácter aduanero, y confiere al mismo Estado prerrogativas tales como: poder de decisión ejecutoria, acción de oficio, privilegio de ejecución previa o intervención del Juez a posteriori, etc.
- Es autónomo, porque tiene legislación propia y especial, la cual sirve de base y fundamento tanto para la realización de los procesos de inspección así como para la imposición de multas, penas y también fundamenta los procesos de apelaciones o revisión por inconformidad de parte del contribuyente.
- Es de orden público, ya que no puede ser derogado por convenios particulares, por estar informado de interés general y para salvaguardar el principio de igualdad del impuesto ante todo.
- Es una nueva rama del Derecho, que tiende a constituir su propio sistema, sus propias normas distintas de las demás autónomas.
- Regula las actividades de importación y exportación, así como las operaciones con las diferentes mercancías y efectos.
- Regula los procedimientos de la materia.
- El derecho aduanero, necesita de un organismo por medio del cual se ejerza este poder coactivo y esa institución es lo que llamamos aduana.

“El derecho aduanero tiene una gran trascendencia para la política comercial y fiscal de un país, puesto que a través de él se regulan las posibles medidas para proteger el mercado interior con respecto a la competencia de los productos extranjeros”.¹³

3.3 Principios

Principio se puede definir como el origen de algo, en este caso los principios o las causas que dieron origen al derecho aduanero que ahora regula todo lo relativo a los trámites de importación, exportación de mercancías que ingresan o salen del territorio nacional son:

¹³ Socorro, Norma. Exportación y liberación de mercados, pág. 40. Editorial Nueva Socieda

- Principio de Igualdad Jurídica:

Referida específicamente a que las partes en tránsito de bienes y mercancías reciben los mismos derechos y deberes, sin distinción alguna, sin privilegios ni prerrogativas.

- Principio de Libertad de circulación de bienes:

Este principio también se define como ausencia de obstáculos que impidan el acceso a los agentes económicos a la actividad comercial, asimismo, se puede hablar también del principio de libertad de comercio, tránsito y navegación.

- Buena fe:

Consistente en el estado mental de honradez, de convicción en cuanto a la verdad o exactitud del hecho generador, título de propiedad, bienes y transacciones económicas en el derecho aduanero.

- Seguridad jurídica:

Proporcionada por el Estado, se trata de la “certeza del derecho” tanto en su publicidad como en su aplicación, como consecuencia del principio de seguridad jurídica se tiene que toda mercancía que ingrese o salga del país ha sido obtenida de manera legal.

- Principio de proporcionalidad:

Trata sobre la regulación de las sanciones, de forma que estas no sean excesivas, se usen desmedidamente, que su uso se limite a proteger bienes jurídicos.

3.4 Historia del derecho aduanero

Para ubicar en el contexto el tema del trabajo de la presente investigación, cuyo problema es la poca regulación legal en cuanto a los procesos aduanales de declaración de mercancías así como la falta de actualización en los métodos de investigación, es importante el análisis de los antecedentes históricos del derecho aduanero.

- **Época prehispánica:**

En la época prehispánica existía una intensa actividad comercial entre los pueblos mesoamericanos; tenían, además del trueque, sistemas de valor y medidas que se

empleaban para el intercambio de mercancías, tal y como ahora se utilizan los billetes, monedas y cheques, entonces se utilizaban pequeños carrizos rellenos de polvo de oro. Los tianguis o plazas de mercadeo estaban sujetos a reglamentos estrictos, cuyo cumplimiento era vigilado por inspectores especiales. Las culturas dominantes, exigían a los pueblos el pago de tributos e imponían una organización del comercio a grandes distancias, organización que resultó vital para la sociedad precolombina.

Del año 1500 a 1600:

La formalización del comercio de España con sus colonias comenzó con la expedición de las reales cédulas de 1509, 1514, 1531 y 1535, que legitimaban el monopolio mercantil de ésta con los territorios recientemente conquistados. Para tal efecto se instalaron en Nueva España las Casas de Contratación, instituciones creadas desde 1503 con el propósito de controlar y fiscalizar el comercio y la navegación entre España y las Indias. En 1551, se inició la edificación de las primeras instalaciones portuarias.

El comercio con Oriente se inició en la segunda mitad del siglo XVI. Cabe recordar que las islas Filipinas formaban parte también del Virreinato de la Nueva España. En 1593, la Real Cédula de Felipe II ordenó restringir el volumen de la carga comercial para limitar las mercancías no filipinas, los llamados productos de la China, procurando así evitar daños al comercio español.

En el Virreinato de la Nueva España se estableció el llamado derecho de almojarifazgo, o sea el impuesto a la importación. La relevancia de este tributo fue de tal magnitud, que la corona española dictó sobre la materia numerosas cédulas reales, decretos y ordenanzas, desde 1532 a 1817, mismas que regulaban la entrada y salida de mercancías; incluso ya se hablaba de franquicias diplomáticas por la introducción de mercancías.

Del año 1600 a 1700:

Debido a los constantes ataques de los barcos piratas ingleses y franceses a los puertos de Veracruz, Acapulco y Campeche, en 1597 se dispuso que los oficiales a cargo de la

casa de contratación se trasladaran a la Banda de Buitrón, lugar situado frente a San Juan de Ulúa, hecho que permitió que en 1601, por órdenes de Felipe II, se instalara la aduana en tierra firme. En 1647, el rey Felipe IV vió la necesidad de que la ciudad contara con una aduana cerrada donde fueran captados todos los productos que entraban al puerto.

Del año 1700 a 1800:

El tráfico comercial se llevaba a cabo mediante esporádicas ordenanzas y cédulas reales; en 1702 se elaboró el primer reglamento para el tráfico comercial entre Filipinas y Nueva España. El virrey Casafuerte expidió en 1728 una cédula a fin de que ninguna de las mercancías que ingresaban pudiera bajarse a tierra sin el consentimiento del oficial de justicia o regidor. La pena por incumplimiento era el decomiso de los productos.

- **Época independiente**

Del año 1800 a 1900: En los primeros documentos promulgados en la época anotada se designaron los puertos habilitados para el comercio, se especificó el trabajo que debían realizar los administradores de las aduanas y los resguardos; además se plantearon las bases para la operación del arancel, estableciendo que los géneros, las mercancías de importación prohibida y las libres de gravamen quedaban a criterio de los administradores de las aduanas.

En el año de 1831, se firmó un tratado de amistad con los Estados Unidos, uno de sus primeros convenios en materia de comercio internacional.

Del año 1900 al 2000:

El 19 de febrero de 1900 se constituyó por Decreto Presidencial la Dirección General de Aduanas, conformada por seis secciones. El 17 de octubre de 1913 se firmó el decreto por el cual se crearon ocho secretarías de Estado para el despacho de los negocios administrativos, entre ellas la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y Comercio, con

atribuciones sobre aranceles de aduanas marítimas y fronterizas, vigilancia, impuestos federales y otros conceptos.

- **Época moderna**

Del año 2000 al día de hoy se han realizado algunas modificaciones, principalmente en el manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior; el ingreso o extracción de mercancías por vía postal; el reconocimiento aduanero de mercancías; la valoración aduanera; la garantía de contribuciones para el régimen de tránsito de mercancías, los procedimientos administrativos y las infracciones aduaneras, entre otras. Con el fin de facilitar la operación mediante métodos de control, se instrumentó el Sistema Automatizado Aduanero Integral (SAAI), así como el sistema de selección automatizado en los reconocimientos, lo que actualmente se conoce como semáforo fiscal. Se delegó la responsabilidad de clasificar, determinar el valor en aduana y el origen de las mercancías a los agentes aduanales, quedando a cargo de la autoridad sólo la facultad de verificación del cumplimiento de esta obligación, así se redujo la discrecionalidad de los empleados en la aduana.

3.5 Historia del derecho aduanero en Guatemala

Guatemala, como todos los países de América y que fueron administrados por la corona española tiene una historia en su proceso aduanal, principalmente se pueden mencionar algunos hechos relevantes para llegar al sistema aduanero que actualmente está en función en nuestro país. Aproximadamente en el siglo VIII, comenzaron a funcionar en España las aduanas, dando origen al derecho aduanero en América y específicamente en Guatemala, siendo hasta la independencia de esta última, que las aduanas iniciaron a funcionar para beneficio del país.

Según estudios existen varias fuentes etimológicas de la palabra aduana, estas se pueden resumir en que “la palabra aduana, se entiende como la dependencia

gubernamental que se encarga de intervenir en el tráfico internacional de mercaderías”.¹⁴ Según la historia, las aduanas, aunque no específicamente con ese nombre, tuvieron su inicio en los países árabes, posteriormente, en Roma fue donde se reguló el derecho aduanero, los fenicios se caracterizaron por ser los primeros que fundaron los registros en los puertos de ingreso y salida para sus embarcaciones.

Según el portal de la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT) la historia del derecho aduanero está dividido en tres etapas de la siguiente manera:

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

- Primera etapa: desde la independencia a la crisis de 1929, época en que los aranceles tienen relevancia como instrumentos financieros.
- Segunda etapa: período de 1930 a 1958, marginación de los instrumentos aduaneros con excepción de los países pequeños que mantuvieron los aranceles como objetivo financiero.
- Tercera etapa: del año 1958 a la fecha surgen los procesos de integración de unidades aduaneras, instaurando el arancel como instrumento de política económica y de la política aduanera en particular.¹⁵

Actualmente, el sistema aduanero se encuentra en crisis debido a la falta de control gubernamental existente en el país, pero este no es un problema reciente, desde el año 2013 las instituciones de gobierno han realizado intentos por detener y lograr controlar una situación de defraudación fiscal de manera sistemática que ha ido creciendo día con día, y que actualmente en el año 2015 desembocó en un sistema aduanero colapsado.

¹⁴ Dirección ejecutiva de ingresos Honduras. “Historia de las aduanas”. *Historia de las aduanas*. Versión html. <http://www.dei.gob.hn/website/?cat=1251&title=Historia%20de%20las%20Aduanas&lang=es> (04-09-2014)

¹⁵<http://portal.sat.gob.gt/sitio/index.php/tramites-o-gestiones/aduanas/27-sistema-aduanero/28-resena-historica.html> (04-09-2014)

3.6 Derecho mercantil y el transporte

3.6.1 Transporte comercial de personas

Entiéndase éste como el transporte público de personas, los viajeros comparten el medio de transporte y que está disponible para el público en general. Incluye diversos medios como autobuses, trolebuses, tranvías, trenes, ferrocarriles suburbanos o ferris.

El transporte público se diferencia del transporte privado básicamente en que:

- en transporte privado el usuario puede seleccionar la ruta
- en transporte privado el usuario puede seleccionar la hora de partida, mientras que en transporte público el usuario debe ceñirse a los horarios
- en transporte privado el usuario puede inferir en la rapidez del viaje, mientras que en transporte público el tiempo de viaje está dado por las paradas, los horarios y la velocidad de operación.
- en el transporte público el usuario recibe un servicio a cambio de un pago, conocido técnicamente como tarifa, mientras que en transporte privado, el usuario opera su vehículo y se hace cargo de sus costos.

3.6.2 Transporte de mercancías

“En el mundo del comercio, la logística está vinculada a la colocación de bienes en el lugar preciso, en el momento apropiado y bajo las condiciones adecuadas. Por tanto, el transporte de mercancías, se encuentra dentro ella. El objetivo de una empresa es garantizar la correcta distribución y comercialización de los productos al menor costo posible. En este sentido, el transporte incluye tanto los vehículos como las infraestructuras relacionadas (camiones, barcos, trenes de carga, carreteras, puertos, etc.)”.¹⁶

¹⁶“Definición de transporte - Qué es, Significado y Concepto”. *Definición de Transporte*. Versión html. <http://definicion.de/transporte/#ixzz3ExMHGIBW> (04-09-2014)

3.6.3 Transporte ferroviario

El ferrocarril es un sistema de transporte terrestre de personas y mercancías guiado sobre carriles.

Aunque normalmente se entiende que los carriles o raíles son de acero o hierro, que hacen el camino o vía férrea sobre la cual circulan los trenes, dentro de esta clasificación se incluyen medios de transporte que emplean otros tipos de guiado, tales como los trenes de levitación magnética.

Se trata de un transporte con ventajas comparativas en ciertos aspectos, tales como el consumo de combustible por tonelada/kilómetro transportada, la entidad del impacto ambiental que causa o la posibilidad de realizar transportes masivos, que hacen relevante su uso en el mundo moderno.

Actualmente en la clasificación de transporte ferroviario se puede encontrar:

- Ferrocarril propiamente dicho: las líneas o redes férreas, de aspecto más usual, en sus variantes:
 - Regionales y locales
 - Alta velocidad
 - Levitación magnética
- Metro: tren metropolitano, es un ferrocarril predominantemente urbano. Puede ser completamente subterráneo, elevado o en superficie, pero es condición necesaria que tenga plataforma reservada.
- Tren ligero: es un tipo de tren utilizado específicamente para el transporte de viajeros en áreas urbanas.
- Tranvía: es un ferrocarril de superficie de trazado urbano o mayormente urbano.
- Funicular: es un tren arrastrado por cable, normalmente de punto a punto, en lugares de grandes pendientes.
- Trenes de cremallera: es el tren en el que la adherencia se mejora mediante un sistema de cremallera, en lugares de fuertes pendientes.

- Atmosférico: El que emplea como motor el aire comprimido en el interior de un tubo que, empujando un émbolo, hace que éste arrastre el tren.
- Neumático: Variación del ferrocarril atmosférico en que todo el vehículo va empujado por la acción del aire comprimido marchando a modo de un émbolo por dentro de un tubo.

3.6.4 Historia del tren en Guatemala

El Observatorio Multinacionales en América Latina, relata una breve historia del ferrocarril en Guatemala, especialmente de la Primera infraestructura ferroviaria en Guatemala, que se asentó en Escuintla. Ésta estación ferroviaria fue inaugurada el 20 de Junio de 1880, por el General Justo Rufino Barrios, quien en esa época era el presidente de la República de Guatemala.

El primer ramal del ferrocarril, partía del puerto San José a Escuintla. Para Justo Rufino Barrios, los nuevos caballos de acero, según su entender, eran la solución perfecta para el desplazamiento y traslado del nuevo producto agrícola cultivado en Guatemala: el Café.

Los señores Federico Nanne y Luis Schlesinger, el 7 de Abril de 1877 firmaron un contrato con el gobierno para construir ese primer ramal ferroviario y el 13 de Agosto del mismo año, firmaron otro contrato para construir el ramal que de Escuintla a la capital, pasando por Amatitlán. El tren llegó a Amatitlán en el año de 1,884. Cuando Justo Rufino Barrios Cumplió 49 años, el 18 de Junio de 1884 fue inaugurado el tramo ferroviario que del puerto de San José llegaba a la capital de Guatemala. Ese día fue motivo de fiesta; crónicas periodísticas de la época señalan que en la iglesia el calvario (actualmente 18 calle y 6ta avenida, zona 1) gran cantidad de invitados especiales hacían filas para realizar la primera excursión en el tren.

Así durante los años, se continuó realizando los ramales necesarios para que el tren llegara a ser prácticamente el transporte principal a nivel nacional, en donde se realizaba tanto transporte de personas como de todo tipo de mercancías.

Con el paso de los años y el ingreso de las carreteras vehiculares, el uso del tren fue en decadencia, hasta llegar a resultar demasiado oneroso para el Estado el mantenimiento de este medio de transporte en relación a la utilidad y servicio que brindaba.

Actualmente en Guatemala no se cuenta con el transporte ferroviario, debido a que “En Octubre de 1997, el gobierno del entonces presidente de Guatemala Alvaro Arzù, privatizaba FEGUA a favor de la norteamericana Railroad Development Corporation RDC, cuya sede se encuentra Pittsburg Estados Unidos. Dicha empresa cuenta con operaciones en seis países de tres continentes, teniendo como modelo de negocios el desarrollo de la logística basado en el ferrocarril, el uso de las instalaciones portuarias y el desarrollo de fibra óptica con otros negocios relacionados.

Su inversión en Guatemala se basaba principalmente en la explotación de 800 kilómetros de línea férrea a través de su subsidiaria Ferrovías de Guatemala. Después de años de abandono, la poca inversión recibida y la destrucción generada por el huracán Mitch, el valor que la empresa adquiriría, no estaba en la infraestructura y el equipo existente, pues es chatarra. El valor real del ferrocarril en Guatemala está en la conexión estratégica que logra su recorrido, al conectar el océano Pacífico, el sur de México, el norte de El Salvador con los puertos guatemaltecos en el mar Caribe, desde donde se accede al océano Atlántico.

La inversión inicial se estimó en 15 millones de dólares, de los cuales un porcentaje minoritario correspondía a accionistas guatemaltecos y se orientó básicamente a la rehabilitación del sistema. La concesión se realizó por medio de un contrato privado que incluía la figura del usufructo oneroso, con lo cual dicha empresa obtenía los activos físicos de la antigua compañía y el derecho exclusivo del uso de la vía, durante un período de cincuenta años. La mayor parte de las locomotoras de la antigua empresa estatal estaban paradas desde hacía un par de años, debido a las pérdidas que al Estado le ocasionaba el funcionamiento del ferrocarril, por lo tanto el compromiso adquirido por RDC era no solo propiciar de nuevo el funcionamiento del ferrocarril si no también incluía su modernización.

En agosto del 2006, la Procuraduría General de la Nación emprendió un juicio administrativo contra la empresa por incumplimiento de contrato - al no invertir en la modernización de la empresa- y declaro lesivo a los intereses nacionales la concesión otorgada a RDC. La declaración de nulidad se da, 100 días después de vigencia el Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos. El fondo de la declaratoria de nulidad aún no está aclarado.

La respuesta de RDC fue plantear un juicio de arbitraje en contra de la República de Guatemala bajo el amparo del capítulo 10 de inversiones del Tratado de Libre Comercio entre EEUU y Centroamérica a través del sistema de resolución de conflictos entre inversionistas y Estado. La comisión de arbitraje, se establece de acuerdo al convenio del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones -CIADI- o bien por medio de las Reglas de Arbitraje de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional -CNUDMI-.¹⁷

Se han realizado intentos por volver a llevar a cabo el uso de tren en Guatemala, uno de ellos fue el proyecto del corredor interoceánico de Guatemala que fue inaugurado en el año 2011, en el cual sería una línea férrea una de sus partes principales, aunada a una autopista que atravesaría gran parte del país; este proyecto no llegó a concluirse, siendo el último intento en estos años por reactivar el uso del tren en Guatemala.

3.7 Términos Internacionales de Comercio –INCOTERMS-

“Los Incoterms son un conjunto de reglas internacionales, regidos por la Cámara de Comercio Internacional, que determinan el alcance de las cláusulas comerciales incluidas en el contrato de compraventa internacional. Los Incoterms también se denominan cláusulas de precio, pues cada término permite determinar los elementos que lo

¹⁷ Observatorio Multinacionales de América Latina. “El Ferrocarril en Guatemala, la historia de un despojo”. *El Ferrocarril en Guatemala: la historia de un despojo*. Versión pdf. Año 2007http://omal.info/IMG/article_PDF/El-Ferrocarril-en-Guatemala-una_a3798.pdf (19-11-2014)

componen. La selección del Incoterm influye sobre el costo del contrato. El propósito de los Incoterms es el de proveer un grupo de reglas internacionales para la interpretación de los términos más usados en el Comercio internacional”.¹⁸

Los INCOTERMS determinan: El alcance del precio, en qué momento y donde se produce la transferencia de riesgos sobre la mercadería del vendedor hacia el comprador, el lugar de entrega de la mercadería, quién contrata y paga el transporte, quién contrata y paga el seguro, qué documentos tramita cada parte y su costo.

Se debe tener en cuenta que siendo los INCOTERMS, acuerdos de la cantidad de costes que va a cubrir tanto el comprador como el vendedor, depende de qué tipo de término hayan llegado, asimismo será el pago que debe efectuarse en aduana, sea de parte del comprador como del vendedor, dándose el caso que en las aduanas guatemaltecas del oriente del país, fronterizas con Centro América, los transportistas han hecho saber que en la documentación que reciben, ya se encuentra realizado el pago de los impuestos respectivos, la mayor parte de veces por la empresa compradora del producto, la cual también ha contratado los servicios de transporte.

Actualmente los INCOTERMS que están en uso son los del año 2010, que entraron en vigor desde el 1 de enero de 2011. Estos términos se clasifican por grupos nombrados con letras, estos grupos son: en el Grupo E o entrega directa a la salida, se encuentran los Ex Works, en el Grupo F o entrega indirecta sin pago del transporte principal, están: FAS: en español se traduce como Libre al costado del buque o puerto de carga convenido, FOB: o Libre a bordo, en el puerto de carga convenido, FCA: Libre transportista o en el lugar convenido; en el Grupo C o Entrega indirecta, con pago del transporte principal están: CFR que significa Coste y flete o puerto de destino convenido, CIF: contiene el Costo, Seguro y Flete, CPT: transporte pagado hasta, CIP: significa el Transporte y seguro pagados hasta; en el Grupo D o Entrega directa en la llegada, en este grupo están: DAT: o Entregado en terminal o puerto de destino convenido, DAP:

¹⁸ <http://www.businesscol.com/comex/incoterms.htm> (05-09-2014)

Entregado en un punto o lugar de destino convenido, DDP: entregado con derechos pagados.

Cada uno de estos términos contiene en sí responsabilidades específicas para cada uno de los contratantes.

3.8 Naturaleza jurídica del derecho aduanero

“El derecho aduanero es derecho público, porque el sujeto esencial y dominante de la relación jurídica es el Estado; se encarga de regular el tráfico de mercancías ya sea tratándose de importación o exportación, además de imponer sanciones a los particulares que incurran en infracciones hacia estas regulaciones.

El Derecho aduanero tiene una gran trascendencia para la política comercial y fiscal de un país, puesto que a través de él se regulan las posibles medidas proteccionistas para proteger el mercado interior de la competencia de los productos extranjeros. Sus disposiciones son de orden público y no pueden ser modificadas por los particulares; con su cumplimiento está comprometido el interés general por los fines y actividades de este derecho; la naturaleza de sus normas son de integración y subordinación jurídica: existiendo una legislación especial que regula lo relacionado con este derecho”.¹⁹

3.9 Relación del Derecho Aduanero con otras ramas del Derecho.

El derecho aduanero es una de las ramas del derecho que tiene más relación con las otras ramas, debido a que en los distintos trámites que se llevan a cabo en una aduana convergen tanto la rama del derecho público como del derecho privado, por los distintos contratos que previamente deben llevarse a cabo, asimismo, por los distintos procedimientos que están regulados no solo en el derecho aduanero.

¹⁹*Nota del Señor Administrador Federal de Ingresos Públicos, doctor Carlos Silvani. Boletín de la Aduana, AFIP. Link: <http://www.afip.gob.ar/aduana/boletines/boletines/57servicio.html> (05-09-2014)*

3.9.1 Derecho Administrativo: el derecho aduanero recurre al Administrativo para conocer las atribuciones que le competen a las instituciones aduaneras, así como los procedimientos al momento de la imposición de multas o iniciar procesos penales, como también al momento de recurrir por alguna inconformidad.

3.9.2 Derecho Tributario: ya que este compone las normas que fijan o establecen contribuciones para sufragar el gasto público, entre ellas las que gravan las entradas y salidas de mercancías del país, asimismo es el encargado de crear elementos que faciliten la contribución.

3.9.3 Derecho Penal: ya que este tipifica y sanciona los delitos aduaneros establecidos en el código penal de Guatemala, y las distintas leyes especiales en donde se encuentran tipificados distintas acciones que constituyen ilícito penal contra el derecho aduanero.

3.9.4 Derecho Internacional: Regula las zonas comerciales internacionales de las que el país sea parte en virtud de los convenios internacionales que sirven de base para los distintos procedimientos de ingreso o salida de mercancías del país.

3.9.5 Derecho Procesal: provee los procedimientos administrativos y judiciales a seguir en materia aduanera fijando los pasos a seguir para realizar el procedimiento administrativo así como la forma como se cumplirá la pena impuesta penalmente.

3.9.6 Derecho Civil: regula todo lo relacionado con el patrimonio, la propiedad, acuerdos, contratos, transmisión de obligaciones, pudiendo ser estos acuerdos en el ámbito privado, entiéndase entre particulares o en el ámbito público.

3.9.7 Derecho Mercantil: regula los actos de comercio, constitución de compañías, documentos de pago y de cobro, como facturas y títulos de valores, trasportes y compraventa internacional, siendo una de las principales bases para lograr el derecho aduanero de manera correcta y que faciliten los distintos actos comerciales existentes.

CAPÍTULO IV

4. REGULACIÓN LEGAL DEL DERECHO ADUANERO EN GUATEMALA

Actualmente el derecho aduanero en Guatemala se encuentra regulado por los distintos acuerdos internacionales de los cuales Guatemala es parte, así como de las leyes ordinarias emitidas por el Congreso de la República en materia aduanera, siendo entre ellas:

- El Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA): Es un acuerdo común entre los países de Centro América que establece la legislación que sirve de base para la creación de cuerpos legales en cada uno de los países parte.
- Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA): es el reglamento que le da vida a los acuerdos obtenidos en el CAUCA y que guía como realizar los distintos procedimientos allí establecidos.
- Reglamento de Tránsito internacional terrestre, formulario de declaración e instructivo, (**Resolución No. 65-2001 (COMRIEDRE)**): regula la libertad de tránsito terrestre en los países de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá.
- Ley Nacional de Aduanas. (Decreto. 14-2013): Esta ley tiene por objeto establecer los procedimientos y disposiciones complementarias aduaneras, infracciones aduaneras administrativas y sus sanciones.
- Certificado de Origen TLC CA-Panamá: entre las funciones de este acuerdo están perfeccionar la zona de libre comercio, promover condiciones de competencia leal y crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento del tratado, para su administración conjunta y la solución de controversias, entre otras funciones.
- Lista de Especies Amenazadas. En este listado se mencionan las especies que están en peligro de extinción, es muy importante en el Derecho aduanero para evitar el tráfico de animales tanto al momento de ingresar como al salir de Guatemala.

- Ley de Maquilas - Decreto 29-89: esta ley regula todo lo relacionado con la producción en maquilas, así como la exportación del producto fabricado y ensamblado en Guatemala.
- Ley de Zonas Francas - Decreto 65-89: en esta ley está contenido los requisitos que debe cumplirse para que una zona sea denominada zona franca, entiéndase que promuevan el desarrollo nacional al realizar actividades que sean tendientes al comercio exterior, generación de empleo y transferencia de tecnología.
- Reglamento del Régimen de Tránsito Internacional: tiene por objeto facilitar y armonizar todo lo relativo al tránsito internacional en el régimen aduanero.

Estas solo algunas de las leyes que regulan y auxilian las acciones del derecho aduanero guatemalteco, el cual debe abarcar todos los ámbitos posibles para regular correctamente y ejercer control fiscal debidamente ejercido.

4.1 Regulación internacional del derecho aduanero, convenios y tratados de los cuales Guatemala es signatario

Para que pueda existir un tráfico fluido de mercancías entre un país y otro, debe de existir regulación legal que uniforme todo lo relativo al paso de un país a otro de los distintos tipos de mercancías, Guatemala no es la excepción a esta regla, ha suscrito distintos tratados y acuerdos internacionales, siendo principalmente el Código Aduanero Uniforme Centroamericano, (CAUCA) por medio del cual pasó a ser Estado Parte de este acuerdo existente entre los países centroamericanos, también forma parte del tratado General de Integración Económica Centroamericana, este es un tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración Económica Centroamericana ratificado por los Gobiernos de las Repúblicas de Guatemala, El Salvador, Honduras y Nicaragua; así como los distintos acuerdos que han reformado el CAUCA y el RECAUCA.

Estos dos acuerdos de los cuales Guatemala es parte han servido de base para la creación de los procedimientos y regulaciones que a lo interno rigen los procedimientos aduanales, para la importación, y exportación de mercancías en Guatemala, siendo una

guía obtenida por acuerdo común de Guatemala con el resto de países de Centro América.

4.2 Regulación legal del derecho aduanero guatemalteco y comparación con otros países

El derecho aduanero, en cada país tiene su regulación específica, dependiendo de las distintas situaciones, y órganos existentes en los mismos, estos a su vez tienen acuerdos comunes internacionales que sirven de guía para la creación de regulación legal interna.

4.2.1. El derecho aduanero en Guatemala.

Guatemala en materia de derecho aduanero no tiene regulación legal específica que regule todos los procedimientos que deben darse, sino que toma como base legal para la actuación y para la emisión de reglamentos el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA), que es el que regula y estandariza hasta cierto punto los trámites a realizar en las aduanas de los países centroamericanos, partiendo de este cuerpo legal, Guatemala ha emitido distintas leyes como la Ley Contra la Defraudación y el Contrabando Aduaneros, Decreto. No. 58-90 del Congreso de la República; Asimismo el Decreto. 1-98 del Congreso de la República; Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria, con la cual se Creó la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT-, como ente encargado del control y la fiscalización, así como de la recaudación de impuestos y tributos, tanto en las aduanas como a nivel nacional, esta institución es autónoma y descentralizada.

Uno de los últimos decretos emitidos por el Congreso de la República en materia aduanera es el decreto 14-2013, Ley Nacional de Aduanas, que tiene como objeto establecer los procedimientos y las disposiciones complementarias aduaneras, infracciones aduaneras administrativas y sus sanciones, siendo este un paso muy importante en materia aduanera nacional porque se inicia a regular los distintos procedimientos para imponer las infracciones aduanales

4.2.2. El derecho aduanero en El Salvador.

“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

Los principales ordenamientos que componen la legislación aduanera de El Salvador son los siguientes:

- Ley de Simplificación Aduanera
- Ley Especial para Sancionar Infracciones Aduanera
- Ley del Registro de Importadores
- Ley de Zonas Francas Industriales y de Comercialización
- Ley de Almacenaje”²⁰

En cuanto a la legislación regional, El Salvador ha ratificado entre otros, los siguientes tratados, y convenios:

- Convenio Sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano.
- Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) y su Reglamento (RECAUCA).
- Reglamento Sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre.

²⁰ [ftp://download.mh.gob.sv/manuales/Guia_Aduanera_\(FINAL\).pdf](ftp://download.mh.gob.sv/manuales/Guia_Aduanera_(FINAL).pdf) (19-11-2014)

- Reglamento Centroamericano Sobre la Valoración Aduanera de las Mercancías.

Entre los métodos tecnológicos empleados para la inspección de las mercancías son:

- El método aleatorio,
- La inspección física.
- Los rayos X,

En cuanto a la legislación salvadoreña, se observa que tienen una regulación un tanto más adecuada, los acuerdos internacionales son los mismos, por ser países fronterizos, asimismo en lo relativo a los métodos de inspección de mercancías, El Salvador está un paso adelante en algunos puntos aduaneros como por ejemplo en la aduana de La Ermita, donde cuentan con inspección por medio de rayos X, lo cual les facilita y asegura la declaración del cien por ciento de mercancías transportadas, mientras que en Guatemala únicamente se cuenta con inspección aleatoria y física.

4.2.3. El derecho aduanero en Honduras

La legislación hondureña, al igual que la guatemalteca y salvadoreña, se rige por medio de decretos, acuerdos, circulares, entre otros; esta es la manera como se fundamentan los agentes aduaneros al momento de emitir sus resoluciones, igualmente los acuerdos internacionales ratificados por Honduras, como el CAUCA y RECAUCA, el cual regula todo lo relativo a los procedimientos de revisión e inspección de mercancías así como todos los demás procedimientos aduanales.

Según el portal de la Dirección Ejecutiva de Ingresos en Honduras, Desde la creación de la Dirección Ejecutiva de Ingresos ha jugado un papel muy importante en la vida del país, principalmente en sus grandes objetivos de erradicar la corrupción, la evasión de impuestos, la sub-valuación de mercancías y la tecnificación de los servicios de recaudación, lo mismo que los avances en materia de legislación tributaria y aduanera.

Este es uno de los organismos del Estado en que la población entera ha cifrado muchas esperanzas, especialmente porque al hacer una recaudación eficiente de los tributos en forma justa y honesta, incrementando los ingresos del estado y este puede utilizarlos en brindar educación, salud de calidad, mejorarla la infraestructura y crear fuentes de empleo lo cual permitiría ampliar su poder adquisitivo para la satisfacción de sus necesidades materiales y espirituales para la colectividad. En cuanto a los procedimientos de inspección de mercancías se encuentra poca información así como actualización tecnológica, en comparación con Guatemala existen más acuerdos ratificados por Guatemala para lograr obtener un adelanto en la tecnología y métodos de inspección de mercancías, además no se encuentra suficiente información acerca de los procedimientos de inspección de mercancías.

4.2.4. El Derecho Aduanero en México

El Derecho Aduanero en México es regulado por Ley Aduanera y su reglamento, además de otras disposiciones legales que lo apoyan, como el Código Fiscal de la Federación y La Ley del Comercio Exterior. Por ser una rama del Derecho que esta estrechamente ligada al derecho Fiscal, hay que considerar su fundamento legal, y éste se encuentra en el Artículo 31 Constitucional fracción IV.

En el Derecho aduanero mexicano convergen varias normas y regulaciones, entre las que podemos citar son los tratados y acuerdos comerciales Internacionales de los que México forma parte, así como las diferentes disposiciones, entre las que podemos citar las Reglas relacionadas con el comercio exterior, emitidas por la Secretaria de Hacienda y Crédito Público así como también por las Secretaria de Economía y los demás ordenamientos en materia de Regulaciones y restricciones No arancelarias.

En cuanto a la legislación, entre Guatemala y México no existe una diferencia significativa, en el sentido que cada país cuenta con legislación aduanera vigente, existe mayor diferencia en cuanto a los métodos de tecnología aplicados en cada uno de estos países, debido a que en México se aplican métodos tecnológicos que en Guatemala aún no se están empleando o que está a penas iniciando su uso o aún no existen acuerdos

para implementarlo como por ejemplo el uso de rayos gama, y que en todas la aduanas utilizan los rayos X.

CAPÍTULO V

5. ADUANAS

5.1 Definición y tipos de aduanas

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

Entre las funciones que cumplen las aduanas se mencionan principalmente:

- La vigilancia y control de la entrada y salida de mercancías y medios de transporte por las fronteras, aguas territoriales o espacio aéreo.
- Determinar y recaudar las obligaciones tributarias causadas por el punto anterior.
- La resolución de los reclamos, recursos, peticiones y consultas de los importadores y exportadores.
- Impedir las importaciones y exportaciones ilícitas.
- La prevención, persecución y sanción de las infracciones aduaneras”.²¹

5.2. Tipos de aduanas: Las aduanas se pueden clasificar de muchas formas, entre ellas comúnmente puede ser por su jerarquía

²¹ <http://www.aduanas.sat.gob.mx>. 5 de agosto de 2000. Consultado el 16 de septiembre de 2013.
• «Quiénes Somos». <http://www.aduanas.sat.gob.mx>. 31 de enero de 2008. Consultado el 14 de abril de 2015.
• http://www.wcoomd.org/en/about-us/what-is-the-wco/au_history.aspx
• http://www.wcoomd.org/en/about-us/what-is-the-wco/mission_statement.aspx
• <http://www.wcoomd.org/en/about-us/wco-members/customs-websites.aspx> (08-09-2014)

- aduana principal: La que tiene jurisdicción en una circunscripción regional determinada y centraliza las funciones fiscales y administrativas de las aduanas subalternas adscritas a ella.
- aduanas subalternas: La adscrita a una aduana principal habilitada para realizar determinadas operaciones aduaneras dentro de la respectiva circunscripción.

Los tipos de aduanas anteriormente enumerados son para jerarquización; también existen otros tipos que son las de tráfico o aduanas de tráfico estos son cuatro tipos diferentes y se clasifican en la forma de envíos o recibidos de la empresas o fábricas.

- Aduana de entrada: es la aduana por donde entran al territorio nacional mercancías en tránsito o a destino y en la son declaradas las para su nacionalización.
- Aduana de destino: La oficina aduanera donde termina la operación de tránsito aduanero.
- Aduana de paso: es la aduana a través de la que transitan mercancías en el curso.
- Aduana de paso de frontera: La aduana fronteriza, que no es ni la de partida ni la de destino, interviene en el control de una operación de tránsito aduanero a nivel internacional y regional como en el caso de Centroamérica”.

Asimismo se puede hacer una tercera clasificación, siendo ésta una de las más comunes:

- Aduanas marítimas: que son los puertos de embarque y desembarque de mercancías y personas, en las aéreas costeras determinadas de un país.
- Aduanas terrestres fronterizas: este tipo de aduanas son terrestres y están en la delimitación territorial entre un país y otro, controlan el ingreso y egreso de mercancías por vía terrestre en los distintos medios de transporte.
- Aeropuertos internacionales: son las aduanas aéreas, las cuales controlan todo lo relativo al tráfico por vía aérea de mercancías y personas.

5.3 Ubicación de aduanas terrestres a nivel nacional, específicamente en el área de Chiquimula

Guatemala cuenta con veintidós aduanas, de los distintos tipos (marítimas, terrestres y aéreas; en el área del departamento de Chiquimula, específicamente están ubicadas las aduanas de:

- 5.3.1. Aduana La Ermita, ubicada en el kilómetro 237 de la carretera centroamericana número CA-12, municipio de Concepción las Minas, prestando el servicio de despacho de mercancías (importación, exportación y tránsito)
- 5.3.2. Aduana Agua Caliente, en el kilómetro 240 de la carretera centroamericana número CA-10, municipio de Esquipulas, que presta servicios de: despacho de mercancías (importación, exportación y tránsito)
- 5.3.3. Aduana El Florido, en el kilómetro 228 de la carretera centroamericana número CA-11 en el municipio de Camotán, que presta el servicio de despacho de mercancías (importación, exportación y tránsito)

5.4 Leyes que se aplican en el derecho aduanero guatemalteco.

En Guatemala, según el portal virtual de la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT- los distintos trámites aduaneros, tanto de tránsito de personas como de ingreso y egreso de mercancías está regulado por:

- 5.4.1. Arancel centroamericano de importación
- 5.4.2. Por las distintas resoluciones emitidas por el Directorio de la SAT
- 5.4.3. Por acuerdos gubernativos
 - 5.4.3.1. Acuerdo gubernativo 427-2013, Acuerdo emitido para el apoyo del Ministerio de Gobernación a la Superintendencia de Administración Tributaria a fin de prevenir, combatir, evitar y controlar los actos delictivos relacionados con las aduanas.

5.4.3.2. Acuerdo gubernativo 174-2014, que reformó al acuerdo gubernativo 167-2014, en cuanto a las multas impuestas a los contribuyentes, por incumplimiento a las obligaciones tributarias aduaneras.

5.4.4. Acuerdos internos emitidos por la SAT

5.4.5. Acuerdos ministeriales

5.4.5.1. Acuerdo Ministerial 867-2013. . Da a conocer la Resolución 329-2013 (COMIECOLXVI), del 12 de diciembre de 2013, mediante la cual se aprobó prorrogar la vigencia de la Resolución 253-2010 (COMIECO-EX) hasta el 31 de diciembre de 2016

5.4.5.2. Acuerdo Ministerial 129-2011. Contiene el normativo para la administración de las licencias de exportación de desperdicios y desechos de cobre y cable telefónico que contenga cobre, de conformidad con lo establecido en el acuerdo gubernativo número 45-2011.

5.4.6. Ley aduanera nacional Dto. 14-2013

5.4.7. Ley de actualización tributaria, Dto. 10-2012.

5.4.8. Ley contra el contrabando y defraudación aduaneras

5.4.9. Código Aduanero Unificado Centroamericano

5.4.10. Reglamento al Código Aduanero Unificado Centroamericano.

5.4.11. Dto. 51-2012 Acuerdo Gubernativo. (MINFIN). Exoneración de multas por infracciones que establece la Ley Aduanera, libro III del Decreto 10-2012 .

5.5 Entrevistas comparadas

Se realizaron entrevistas en las distintas aduanas del departamento de Chiquimula, específicamente a los agentes aduaneros de la Superintendencia de Administración Tributaria, ubicados en cada una, por ser estos los entes encargados de la recolección fiscal y del control y revisión de los distintos contenedores que transitan por el territorio nacional.

Es oportuno señalar que en el trabajo de campo realizado en las aduanas, específicamente en las entrevistas a los agentes aduaneros, se dió poca o nula colaboración lo que dificulta la obtención de datos acerca de los métodos de inspección, así como el monto de la recaudación fiscal obtenidos en el último período fiscal.

Se realizaron dieciocho preguntas a los agentes aduanales siendo las respuestas en cada una de las tres aduanas:

1.¿Con cuántos agentes aduaneros cuenta esta aduana?

- En la aduana Agua Caliente, no se obtuvo este dato por que la autoridad administrativa se negó a responder, únicamente se obtuvo colaboración de algunos agentes, así como de los departamentos de migración y cuarentena.
- En la aduana La Ermita cuentan con seis agentes aduaneros, específicamente en la sección de la Superintendencia de Administración Tributaria.
- En la aduana El Florido, respondieron que cuentan con dos agentes.

Considero que es poco personal que labora en las aduanas tomando en cuenta la cantidad de contenedores que son movilizadas por las distintas aduanas de Guatemala colindantes con Centroamérica, especialmente las de Chiquimula.

2. ¿Utilizan procedimientos estandarizados en revisión de mercancías?

- Según respuesta del área de cuarentena, en la aduana Agua Caliente si se utilizan procedimientos estandarizados.
- En la aduana La Ermita si utilizan procedimientos estandarizados.
- En la aduana El Florido si utilizan procedimientos estandarizados, según los normativos del CAUCA.

El uso de procedimientos estándar en las distintas aduanas facilita a los transportistas la declaración de la mercancía, y como consecuencia esto agiliza los trámites administrativos.

3. ¿Qué legislación o acuerdos internacionales utilizan para operar los procedimientos de revisión de mercancías?

- En la aduana Agua Caliente, utilizan el CAUCA, RECAUCA, así como la Ley Nacional de aduanas.
- En la aduana La Ermita, utilizan el CAUCA, RECAUCA, Ley Nacional de Aduanas, Dto. 4-2012, Reglamento de Tránsito Internacional, Arancel Centroamericano de importación, reglamentos y consultas internas.
- En la aduana el Florido utilizan como fundamento legal, CAUCA, RECAUCA, el Convenio de Bruselas, el Código Tributario, Dto. 14-2013, Ley Aduanera, y el Código de Comercio.

Aunque los agentes aduaneros utilizan acuerdos internacionales, existen muchas decisiones y resoluciones que son tomadas en base a consultas internas-

4.¿Utilizan los usuarios medios electrónicos para la declaración de mercancías?

- En la aduana Agua Caliente si se utilizan.
- En la aduana La Ermita si se utilizan, y se están implementando cada vez más.
- En la aduana el Florido si se utilizan, enviándose al servidor central SAT.

Los medios electrónicos que ha ido implementando la Superintendencia de Administración Tributaria, para la declaración de mercancías cada día facilita que esta sea con mayor rapidez y transparencia al momento de el pago de los respectivos impuestos.

5.¿Realizan pagos electrónicos en esta aduana?

- En la aduana Agua Caliente, los pagos se realizan en el banco, existe agencia de BANRURAL en la aduana.
- En la aduana La Ermita si se realizan pagos electrónicos.
- En la aduana El Florido se realizan los pagos electrónicos por medio de BANCA-SAT.

Otro cambio que ha beneficiado el trámite de pago de impuestos en las aduanas es el servicio que se presta por medio de bancos del sistema, lo que facilita el control respectivo.

6.¿Desde cuándo se realizan pagos electrónicos en esta aduana?

- En la aduana Agua Caliente no se obtuvo ese dato, por la negativa de parte de los agentes de SAT a responder la entrevista.
- En la aduana La Ermita respondieron que no tenían fecha exacta desde cuando se realizan este tipo de pagos, pero que en los últimos cuatro años se intensificó más el uso de este servicio.

- En la agencia El Florido van cuatro años utilizando los pagos en línea.

Tanto los servicios de declaración como pago electrónico con relativamente nuevos en cuanto al uso en las fronteras de Guatemala, pero esta utilizándose más cada día.

7.¿Qué tipo de sanciones se ejecutan en esta aduana?

- En la aduana Agua Caliente, el área de cuarentena, realiza principalmente decomiso o destrucción de mercancías.
- En la aduana la Ermita, se aplican multas y sanciones, principalmente por incumplimiento de plazos o de requisitos.
- En la aduana El Florido, se realizan sanciones administrativas, en base al Dto. 14-2013

Las sanciones principales aplicadas en las aduanas consisten en multas administrativas.

8.¿Existe un órgano de superior jerarquía para atender los casos de impugnación a las sanciones aplicadas por los agentes aduaneros?

- En la aduana Agua Caliente no existe.
- En la aduana La Ermita no existe dicho órgano, pero como SAT, si han conocido impugnaciones en la institución.
- En la aduana El Florido, se conocen los casos de impugnación por medio del Departamento de Asuntos Jurídicos de la SAT.

Aunque se han aplicado sanciones en las distintas aduanas, la mayoría no cuenta con el órgano superior al que pueda recurrir el ciudadano para impugnar esas resoluciones.

9.¿Cuántos casos de impugnaciones se han dado en el tribunal de aduanas en el último año?

- En la aduana Agua Caliente no se pudo obtener ese dato.
- En la aduana La Ermita, la SAT conoció un aproximado de 250 casos, el 90% de estos surgió a raíz del Dto. 51-2012, que regula lo relativo a las sanciones, pero fue suspendido en abril aproximadamente, en la administración temporal de Contenedores –ATC-
- En la aduana El Florido, no hay datos registrados.

De las tres aduanas de Chiquimula, únicamente una tiene registro de casos de impugnaciones por sanciones administrativas, lo que demuestra que falta un control y registro en cuanto a las impugnaciones.

10.¿Cuál es el monto de recaudación fiscal que ha recabado esta aduana en el último periodo fiscal?

- En la aduana Agua Caliente no se pudo obtener ese dato.
- En la aduana La Ermita, para el periodo fiscal 2013, como SAT, la meta de recaudación fiscal era Q.75,640,000.00, la recaudación real de IVA fue Q.59,824,494.19.

En el año 2014, la meta para el mes de Septiembre era Q.61,540,000.00, la recaudación real que se ha obtenido al mes de Septiembre es Q.43,424,620.46, lo cual equivale al 70.56% de la meta anual.

- En la aduana El Florido se obtuvo información que la meta mensual fijada por la SAT es el monto de Q.8,000,000.00, pero no se pudieron obtener datos sobre la recaudación real obtenida.

Se presenta únicamente datos de la recaudación del mes de septiembre en la aduana La Ermita, siendo que en ese mes se realizó el trabajo de campo de la presente investigación y ese fue uno de los datos aportados por los agentes aduanales.

11.¿Conoce usted qué es el transporte multimodal?

- En la aduana Agua Caliente respondieron los agentes entrevistados que si conocen el transporte multimodal.
- En la aduana La Ermita, si tienen conocimiento acerca del Transporte multimodal.
- En la aduana el Florido, respondió el agente aduanal que no conoce en que consiste.

Existe falta de conocimiento de los procedimientos y medios de transporte aún de parte de los agentes aduanales, esto provoca que muchas veces no se preste el servicio con la efectividad debida.

12.¿Qué métodos de revisión de mercancías utilizan en esta aduana?

- En la aduana Agua Caliente se utiliza la inspección física.
- En la aduana La Ermita utilizan el método aleatorio y la inspección física.
- En la aduana El Florido utilizan la inspección física.

Aunque existen acuerdos para la actualización en cuanto a los métodos de revisión, actualmente en las distintas aduanas se continúa realizando inspección aleatoria y física a cada contenedor que corresponda.

13.¿Qué horarios de atención ofrecen para los contenedores de mercancías?

- En la aduana Agua Caliente respondieron que atienden las 24 horas, pero que las revisiones a contenedores únicamente se realizan durante el día.

- En la aduana La Ermita respondieron que se atiende las 24 horas.
- En la aduana El Florido, el horario de atención es de 6:00, a 21:00 horas.

No existe uniformidad en los horarios lo que dificulta el transporte de mercancías y esto concluye en una menor recaudación tributaria.

14.¿Cuál es el promedio de ingreso de contenedores de mercancía diario en esta aduana?

- En la aduana Agua Caliente, ingresa un promedio de 80 contenedores diarios.
- En la aduana La Ermita, ingresa un promedio de 150 contenedores.
- En la aduana El Florido ingresan 150 contenedores diarios en promedio.

Según respuestas brindadas por los agentes aduanero, existe un número alto de contenedores que ingresan al país por las distintas aduanas, evidenciándose nuevamente la poca cantidad de agentes aduaneros.

15.¿De la totalidad de contenedores que ingresan por esta aduana, qué porcentaje cree usted que pagan tributos, impuestos o gravámenes?

- En la aduana Agua Caliente, se obtuvo respuesta que pagan entre un 25 a 50%.
- En la aduana La Ermita, respondieron que el 25% de los contenedores paga sus impuestos.
- En la aduana el Florido, respondieron que únicamente pagan impuestos en las importaciones definitivas que ingresan al país, pero no se obtuvo un aproximando de cuantos contenedores son en promedio.

Según respuesta de los agentes aduaneros, existe una mínima recaudación tributaria, esto viene a causar un daño en la recaudación fiscal guatemalteca, debido a que en promedio no tributa ni el cincuenta por ciento de productos que ingresan al país.

16. ¿Considera usted que la página “portal SAT” es su principal herramienta de trabajo?

- En la aduana Agua Caliente no utilizan esta página como principal herramienta, por aducir que es una página externa.
- En la aduana La Ermita no la utilizan para operar internamente.
- En la aduana El Florido si la utilizan.

Únicamente en una de las tres aduanas utilizan la página “portal SAT” como herramienta de trabajo siendo esta la única creada por la Superintendencia de Administración Tributaria, esto crea descontrol al momento de realizar los trámites.

17. ¿Cuál es la herramienta tecnológica que se utiliza más en las aduanas para la revisión de mercancías?

- En las tres aduanas entrevistadas se concluye que la herramienta tecnológica que se emplea para la inspección de mercancías es el método aleatorio, también llamado del semáforo, este es utilizado en las tres aduanas, realizándose el mismo procedimiento, en el sentido que si un contenedor aleatoriamente elegido debe ser inspeccionado, se procede a su revisión física del contenido de dicho contenedor

18. ¿Cuál es el objeto de la declaración de mercancías?

- El objeto de la declaración de mercancías en las aduanas, específicamente las estudiadas en el presente trabajo de graduación es la declaración de la mercancía transportada, para la asignación del monto de tributos a pagar por medio de la Superintendencia de Administración Tributaria.

CAPÍTULO VI

6. MÉTODOS TECNOLÓGICOS EN ADUANAS

6.1 Distintas clases de métodos tecnológicos aplicados en aduanas

“Alrededor del mundo es un problema recurrente mantener el efectivo control sobre los bienes que circulan en todas las aduanas, principalmente en países en vías de desarrollo y con legislaciones débiles al respecto. En Latinoamérica se ha tratado de unificar el manejo de éstas, tal cual se citó en capítulos anteriores, por medio del CAUCA y su reglamento, sin embargo, está lejos la modernización completa y satisfactoria de los métodos tecnológicos aplicables en las aduanas, a pesar que existen en otros países, tal cual les aplican en México, con el objeto de facilitar y agilizar los registros, y así, aumentar el volumen de recaudación fiscal por día.

Según el Programa de Facilitación Aduanero vigente en ese país, enfoca su esfuerzo en tres ejes: facilitación, control y seguridad y recaudación fiscal, y para ello cuentan con un programa de Facilitación del Comercio Exterior que tiene como objeto: *la simplificación del despacho aduanero a través de la automatización de procesos y administración sin papel, así como el desarrollo de esquemas adicionales para realizar operaciones de comercio exterior mediante mecanismos alternos al pedimento, que implican la reducción en los tiempos y costos logísticos y de operación en beneficio del usuario y de la propia autoridad aduanera*”.²² Ejecutando el programa de la siguiente manera:

6.1.1. Esclusas tecnológicas

Mecanismos automáticos de control de acceso a vehículos de carga para la entrada y salida del recinto fiscal.

²² www.amcham.com.mx (12-09-2014)

6.1.2. Sistema de supervisión y control vehicular (AFOROS-SIAVE)

Mecanismos automáticos para identificar y revisar vehículos de pasajeros en las aduanas fronterizas; y para almacenar y procesar información. Dichos sistemas integran los siguientes elementos:

- Sistema de reconocimiento de placas.
- Reductores de velocidad, semáforos y esclusas.
- Sistema de reconocimiento de vehículos, de clasificación vehicular y básculas.

6.1.3. VIVA (Videovigilancia Administrada)

Es un sistema integrado de video vigilancia inteligente con cámaras instaladas en los puntos críticos de la operación aduanera y con cuartos de control a nivel local y central (en el DF) a los que tendrán acceso las áreas centrales de aduanas, así como otras instancias de seguridad nacional.

6.1.4. Confinamiento de las Aduanas (Frontera Norte y Sur)

Es la protección física mediante el bardeado de las áreas que abarcan las aduanas fronterizas.

6.1.5. Equipos de revisión no intrusivos

Son equipos especializados que permiten detectar irregularidades o incongruencias en la mercancía de carga o el equipaje de pasajeros que puedan indicar la necesidad de una inspección física secundaria más exhaustiva. Estos equipos tienen medios de control y supervisión centralizados y generan registros transaccionales, útiles para efectos de control. Su uso mejora la seguridad y hace más eficiente la revisión de mercancías. Actualmente se cuenta con 141 equipos de Rayos X en operación, 68 equipos de Rayos Gamma y 79 equipos Phazir.

6.1.6. Unidad canina

Es una estrategia con la que se cuenta desde finales del 2012 con un total de 318 binomios caninos, con capacitación y adiestramiento en la detección de armas,

cartuchos, marihuana, cocaína, heroína, pseudoefedrina, armas, municiones, papel moneda, así como explosivos.”²³

6.2 Descripción de las clases de métodos que actualmente se aplican en las aduanas de Guatemala con Centro América para inspección y registro

A través de diferentes administraciones, se ha pretendido actualizar y tecnificar las aduanas en Guatemala, con el propósito de mejorar la recaudación fiscal, agilizar los trámites, facilitarle a los contribuyentes el pago de los tributos y eliminar la corrupción. El dieciocho de junio del año dos mil trece, el gobierno de Guatemala anunció la intención de aplicar tecnología en las aduanas, dadas las condiciones de lentitud, donde un contenedor pasaba entre 10 y 17 días detenido en aduanas. Por ello, la Corporación de Agentes Aduaneros de Guatemala (CAAG) implementaría un plan piloto para agilizar el paso y hacer las gestiones en línea. El plan piloto iniciaría en una oficina aduanera de la ciudad para luego extenderla a escala nacional, para lo cual, resaltó, esperan el apoyo de la Comisión Nacional contra el Contrabando.

La Superintendencia de Administración Tributaria (SAT) pretende eliminar este año en un 90 por ciento el uso de papel en las 22 aduanas de Guatemala, con el fin de reducir los tiempos y mejorar los controles sobre las mercancías que ingresan a este país centroamericano. El primer paso para concretar la nueva estrategia será poner en marcha un plan piloto para la transmisión, por vía electrónica, al sistema informático del servicio aduanero, el cual se iniciará en Puerto Barrios, explicó el jefe del Departamento Normativo de la Intendencia de Aduanas. Los objetivos del proyecto Aduanas sin papeles son: fortalecer la capacidad de gestión del servicio aduanero, integrar los documentos digitalizados, autenticar los documentos electrónicos, reducir el tiempo de despacho aduanero y mejorar la recaudación. Esto facilitará que los agentes aduaneros impriman

²³ Servicio de administración Tributaria de Mexico. (12-09-2014)

una boleta con código QR, donde detallen la mercancía declarada, y este procedimiento reducirá el tiempo.

Según la SAT, “actualmente los aspectos que dificultan el ingreso de mercancías en los puestos fronterizos son los procesos burocráticos y redundantes, aplicación de criterios distintos para realizar los trámites y pérdida de documentación por falta de control”.²⁴ El plan de creación surgió durante los diálogos sostenidos por integrantes de la Comisión Nacional para la Prevención y Combate de la Defraudación Aduanera y el Contrabando (Conacon) en 2013, y el 19 de marzo comenzó su plan piloto en el recinto de Puerto Barrios, Izabal. Se espera que a finales de 2014 estén conectadas las sedes de Santo Tomás de Castilla, Tecún Umán y Puerto Quetzal, considerados puntos principales de ingreso y egreso de mercaderías.

Con la puesta en marcha, hace 2 meses, 74 agentes han transmitido documentos, y 4,197 Declaraciones Únicas Aduaneras han sido presentadas. “La actualización del sector aduanero, mediante la tecnología, era necesaria. El proyecto debe ser cada vez más técnico, inmediato y competitivo, en beneficio de los usuarios y el país”, aseveró Carlos Muñoz. “Carolina Castellanos, directora ejecutiva de la Cámara de Comercio Guatemalteco-Americana, refirió que con el sistema automatizado, el ente recaudador debe crear mecanismos de control cruzado con las instituciones involucradas en el sector de las exportaciones e importaciones”.²⁵

6.3 Regulación legal para la inspección y registro de mercancías

El Código Aduanero Uniforme Centroamericano IV (CAUCA) fue aprobado por medio de la Resolución número 223-2008 del Consejo de Ministros de Integración Económica (COMIECO), el 25 de abril de 2008, el cual, dentro de su normativa, regula la inspección y registro de mercancías, dando las directrices de la coordinación de las diferentes instituciones, que quedan a cargo del agente aduanero: **Artículo 10. Coordinación para**

²⁴ Ferdy Montepeque, Diario Digital. <http://estuderecho.com/sitio/?p=3176> (13-09-2014)

²⁵ dca.gob.gt (13-09-2014)

aplicar controles “Las funciones que otras instituciones deban ejercer relacionadas con mercancías sujetas a control aduanero, deberán ser coordinadas con la Autoridad Aduanera competente.

Los funcionarios pertenecientes a instituciones distintas al servicio aduanero, que se atribuyan y ejerzan funciones que por ley le competen a este servicio, incurrirán en las responsabilidades administrativas, civiles y penales que correspondan”. Asimismo, describe las atribuciones de la autoridad aduanera

Artículo 12. Atribuciones aduaneras “Para supervisar y fiscalizar el correcto cumplimiento de las obligaciones aduaneras, la Autoridad Aduanera está autorizada para visitar empresas, establecimientos industriales, comerciales o de servicios, efectuar auditorias, requerir y examinar la información de sujetos pasivos, auxiliares y terceros, necesaria para comprobar la veracidad del contenido de las declaraciones aduaneras, de conformidad con los procedimientos legales establecidos.”

Dentro del reglamento del CAUCA -(RECAUCA)- se especifica los procedimientos para el control aduanero (inspección) en sus artículos 8, 9 y 10:

Artículo 8. Tipos de control. “Para efectos de los Artículos 8, 9 y 12 del Código, el control aduanero puede ser permanente, previo, inmediato o posterior al levante de las mercancías. El control permanente se ejerce, en cualquier momento, sobre los auxiliares respecto del cumplimiento de sus requisitos de operación, deberes y obligaciones.

También se ejerce sobre las mercancías que, con posterioridad a su levante o retiro permanecen sometidas a alguno de los regímenes aduaneros no definitivos, mientras éstas se encuentren en el territorio aduanero, dentro de la relación jurídica aduanera, fiscalizando y verificando el cumplimiento de las condiciones de permanencia, uso y destino.

El control previo, se ejerce sobre las mercancías, previo a que se sometan a un régimen aduanero. El control inmediato se ejerce sobre las mercancías desde su ingreso en el territorio aduanero o desde que se presenta para su salida y hasta que se autorice su levante. El control a posteriori se ejerce una vez realizado el levante de las mercancías, respecto de las operaciones aduaneras, los actos derivados de ellas, las declaraciones aduaneras, las determinaciones de las obligaciones tributarias aduaneras, los pagos de los tributos y la actuación de los auxiliares, los funcionarios y de las demás personas, naturales o jurídicas, que intervienen en las operaciones de comercio exterior.

Artículo 9. Uso de controles no intrusivos o no invasivos.” Cuando en aplicación del párrafo segundo del Artículo 9 del Código los servicios aduaneros ejerzan el control utilizando equipo de inspección no intrusivo o invasivo deberán aplicarse teniendo en cuenta además de los resultados del análisis de riesgo, otros mecanismos que permitan a los usuarios del Servicio Aduanero efectuar el rápido despacho de sus mercancías, con tiempos y costos operacionales que no constituyan una barrera al comercio”.

El manejo operativo de los equipos de inspección no intrusivos o invasivos podrá ser concesionado por el Servicio Aduanero o la autoridad estatal que corresponda previo criterio técnico favorable de la Autoridad Aduanera.

Artículo 10. Ejercicio del control. “El control y fiscalización aduanera se ejercerá:

- a) Sobre el cumplimiento de los deberes y obligaciones de los auxiliares, así como de las normas y procedimientos establecidos en el Código, este Reglamento y por el Servicio Aduanero; y
- b) Sobre las operaciones aduaneras, los actos derivados de ellas, las declaraciones, las determinaciones de las obligaciones tributarias aduaneras, los pagos de los tributos y las actuaciones de exportadores e importadores, productores y otros obligados tributarios aduaneros.”

La Aduana en su ejercicio, tiene la potestad de retener e incautar mercancías y medios de transporte cuando haya presunción fundada de alguna omisión o delito, esto se establece en el artículo 12 del RECAUCA.

Ya establecida la potestad del ejercicio de la Aduana, al momento de inspeccionar mercancías, se establecen criterios, descritos en el RECAUCA desde el artículo 16: “...riesgo es la posibilidad de que ocurra un evento que afecte adversamente el cumplimiento de la legislación aduanera y del comercio exterior. El riesgo se mide en términos de probabilidad, magnitud y materialidad de la pérdida o lesión...” para hacer la ponderación crítica del riesgo, y en cumplimiento del artículo 11 del CAUCA, los servicios aduaneros, deben crear una base de datos regional y mantenerla actualizada.

CAPÍTULO VII

7. ANÁLISIS DESCRIPTIVO DEL DERECHO ADUANERO, ACTUALIZACIÓN TECNOLÓGICA EN GUATEMALA ASÍ COMO SI SE DA CUMPLIMIENTO A LA REGULACIÓN LEGAL EXISTENTE

Del estudio del trabajo de investigación, tanto del marco teórico como trabajo de campo, se ha llegado a deducir, que el derecho aduanero es una rama poco desarrollada tanto en la academia como en la práctica, no hay una extensa doctrina como se da en otras ramas del derecho, (háblese de civil o penal), a pesar de la importancia que para la Nación tiene, siendo que es el que regula el ingreso y egreso de personas, bienes y mercancías y la recaudación fiscal aduanera, la cual es la que más genera ingreso al erario nacional, es casi lectura gris, siendo que a través de la investigación, se hizo evidente la escasez de bibliografía y acceso a la información pública.

Se hizo uso del derecho doctrinario de otros países, para dar con una definición de lo que el derecho aduanero consiste, sus principios y características ya que dentro de la ley del CAUCA solo se encuentra un principio doctrinal establecido dentro de ese cuerpo legal y dentro de la legislación nacional vigente no está descrito.

En cuanto a la actualización tecnológica, se pudo observar que se sigue siendo dependiente de los formularios en papel, con copias en papel pasante, situación que se pretendía eliminar con la implementación de pagos en línea, factura electrónica y utilización del código “QR” para registros de mercancías, y las llamadas “aduanas sin papeles” que debieron habilitarse en el 2005, cosa que no se pudo comprobar en ninguna de las aduanas visitadas en el trabajo de campo, de esa cuenta, se deduce el poco avance tecnológico con el que cuentan las aduanas visitadas, siguen usando inspección física, por medio del sistema aleatorio, lo que retarda los procesos de inspección de mercancías que ingresan y egresan del país; que al decir de los transportistas, les bajan las mercancías del contenedor, las inspeccionan una por una, y vuelven a cargar, y ellos

tienen que hacer un pago que se llama cuadrilla, que se le hace a las personas que bajan y suben la carga a los contenedores, y varía el monto, de entre Q50.00 y Q350.00, dependiendo de lo que tengan que revisar. Sólo en la aduana de Agua Caliente, se cuenta con área de cuarentena con incinerador, para la destrucción de mercancía de contrabando incautada, de la cual hace uso también la SAT.

En cuanto a la uniformidad de horarios de atención, se observó discordancia, en la frontera del Florido, los agentes aduaneros afirmaron que era de 6:00 a 21:00 horas, mientras que los transportistas contradijeron diciendo que se atendía de 6:00 a 18:00 horas. En Agua Caliente, los agentes afirman que se atiende las 24 horas, y los transportistas hacen la observación que sí es continuo el servicio siempre y cuando sus contenedores estén vacíos, de lo contrario, a las 21:00 se cierra el servicio. En la aduana “La Ermita”, tanto agentes aduaneros como transportistas, afirman que sí se atiende las 24 horas, puesto que se trata de una aduana de paso, no de destino, y solo en esta aduana, se brindaron datos abiertamente, tanto de recaudación fiscal como de horarios y procedimientos, mostrándose el resto con hermetismo, a pesar que existe una ley de libre acceso a la información.

El método de tecnología que utilizan en las tres aduanas visitadas, es el método aleatorio o comúnmente llamado, del semáforo, en el cual al resultar un contenedor en rojo, se debe realizar la inspección física anteriormente descrita; también pudo constatar que en las tres aduanas no se está cumpliendo a cabalidad con una de las principales funciones, como ente de recaudación fiscal, por el hecho que únicamente presenta declaración de mercancías, de un 25 a un 50% de los contenedores que transitan por cada una de las aduanas, observándose que existe un gran déficit en el control y por ende en la recaudación fiscal. Esto trae como consecuencia que las aduanas incumplan con las metas fiscales fijadas para cada año, y éste no es la excepción a esa situación, ya que en la aduana de La Ermita, para el mes de septiembre, únicamente había un 70% de la recaudación prevista para ese mes.

En las otras aduanas no se pudo obtener información de la recaudación, únicamente el porcentaje de los contenedores que prestan declaración de mercancías.

A disposición del usuario, se encuentra la página portalsat.gob.gt la cual ofrece información somera y cuerpos legales a descargar, siendo el caso que al tratar de obtenerles, no cuenta con información de uso académico, ni datos reales ni leyes actualizadas. En vigencia está el decreto 14-2013 , Ley Nacional de Aduanas, misma que no se encuentra a disposición del usuario, en lugar de ello, ofrecen el decreto 10-2012, Ley Aduanera Nacional, que por proceso legislativo, quedaría derogada por la más reciente, y al decir de los agentes aduaneros entrevistados, portalsat.gob.gt es su principal herramienta de trabajo, deduciendo entonces, que las aduanas están trabajando y aplicando leyes derogadas y también existen leyes vigentes no positivas porque no se están aplicando en sus procedimientos.

Existe un vacío doctrinal respecto de lo que al derecho aduanero concierne. Además del impasse legal que una ley suspendida y otra derogada que sigue en uso genera, al no tener un cuerpo legal vigente y positivo al cual consultar en materia aduanera, sino que se le refiere al usuario a la ley del CAUCA y su reglamento para consultas de derecho aduanero, procedimientos y sanciones; siendo que las tres aduanas observadas, funcionan en gran parte por reglamentos internos.

- **Situación actual del Sistema Aduanero**

El presente año ha sido extraordinario en cuanto al sistema aduanero y los casos de corrupción y defraudación aduanera que se han dado, los que han tenido como consecuencia la detención de altos funcionarios de la Superintendencia de Administración Tributaria, varios de ellos agentes aduanales, esta situación viene a crear un ambiente de inestabilidad económica, política y social en Guatemala, debido a que la recaudación fiscal, como es sabido es uno de los afluentes económicos que tiene el Estado para poder funcionar; como ya se ha mencionado anteriormente en el transcurso de este trabajo, debido a la poca regulación legal y al hecho que la Superintendencia de Administración

Tributaria no tiene una regulación legal estable ni actualizada, sino que funciona básicamente por acuerdos internacionales así como los emitidos a lo interno de la SAT.

Situación que da lugar a que los fondos que deben ser obtenidos e ingresados a las arcas del Estado puedan ser desviados, esto debido a la falta de actualización y control en las aduanas. Asimismo los métodos de inspección de las mercancías resulta ser un trámite engorroso y tardado, a mi criterio no efectivo, debido a que para poder inspeccionar cada contenedor, este debe ser vaciado en su totalidad, lo que se traduce en trabajo físico innecesario, y pérdida de tiempo y dinero para los comerciantes, importadores y exportadores, aunque existen varios acuerdos internacionales como contratos para la obtención de maquinaria y equipos que permitan una inspección efectiva y en un tiempo mucho mas reducido, aún no se ha logrado llevar a la realidad estos acuerdos, quedando Guatemala rezagada.

Estos y muchos otros factores más dieron como consecuencia la situación actual que se vive en Guatemala y en la Superintendencia de Administración Tributaria, que concluyó en un caso que está siendo investigado, este caso ha sido denominado “La línea”; caso que ha desencadenado no solo la detención y procesamiento de varios funcionarios y empleados públicos, también la renuncia de altos funcionarios del Organismo Ejecutivo, tal como la Vicepresidenta de la República, además varias protestas de la población a nivel nacional; entre las principales noticias que circularon a nivel nacional e internacional se pueden presentar:

- LA COMISIÓN ENCABEZA LAS INVESTIGACIONES QUE PERMITEN CAPTURAR A AUTORIDADES Y TRABAJADORES DE LA SAT, Y A PARTICULARES.

Carlos Gómez.- Como una bien estructurada red de cuello blanco, integrada por personas con conocimientos y muy preparadas, fue calificada la red dedicada a la evasión tributaria y aduanera denominada *La Línea*, en la que según las investigaciones de la Comisión Internacional Contra la Impunidad en Guatemala (CICIG), está involucrado el

jefe de la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT), Omar Franco, quién junto a otras 19 personas fue capturado ayer.

Un total de 23 operativos en los que se realizaron 24 allanamientos y para los cuales participaron 250 agentes de la Policía Nacional Civil, fiscales del Ministerio Público y de la CICIG, dio como resultado la captura de 20 personas, entre ellas autoridades y trabajadores de la SAT, algunos empresarios, así como tramitadores y trabajadores aduaneros.

Desde tempranas horas de ayer fueron montados los operativos en distintas zonas de la capital y del país, con la finalidad de ejecutar las respectivas órdenes de captura contra los involucrados, de esa cuenta se logró la detención de las siguientes personas:

Personal de la SAT: Álvaro Omar Franco Chacón, superintendente de la SAT; Sebastián Herrera Carrera, jefe de recursos humanos; Anthony Segura Franco, secretario general del sindicato de la SAT; Karla Mireya Herrera España, administradora de la Aduana Central; Gustavo Morales Pinzón, jefe de división región sur; José Rolando Gil Monterroso; Melvin Gudiel Alvarado, administrador y Carlos Enrique Muñoz Roldan, exsuperintendente de la SAT.

Red externa: Adolfo Sebastián Batz, Carlos Ixtuc Cuc, Geovanni Marroquín Navas, Julio César Aldana Sosa, Mónica Patricia Jauregui, Salvador Estuardo González, Osama Ezzat Aziz Aranki, Byron Antonio Izquierdo, Francisco Javier Ortiz Arriaga, Julio Estuardo González de León, Herbert Francisco Cabrera, Miguel Ángel Lemus Aldana, todos sindicados por los delitos de asociación ilícita para el contrabando aduanero y caso especial de contrabando aduanero.

Modus operandi

Según Iván Velásquez, jefe de la CICIG, esta red criminal era investigada desde el mes de mayo de 2014, cuando tuvieron indicios acerca de los nexos que un grupo de importadores tenía con una red de tramitadores aduaneros, quienes facilitaban los medios para

que pagarán menos impuestos. Según Velásquez esta facilidad se les otorgaba mediante un contacto telefónico, conocido como *La Línea*, el cual era proporcionado a los importadores. Esta *Línea* operaba principalmente en las aduanas de ingreso, ubicadas en Puerto Quetzal y Santo Tomas de Castilla

Por medio del análisis de *La Línea*, se logra determinar que la estructura está integrada también por trabajadores de la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT), afirmó Velásquez, quién además explicó que las investigaciones permitieron determinar que la red estaba integrada por funcionarios públicos en complicidad con los tramitadores, logrando diseñar una tabla paralela conteniendo los parámetros estipulados para el pago de los impuestos.

Fue así, que a partir del análisis de la información se determinó que los tramitadores y vistas aduaneros, se comunicaban y respondían de manera jerárquica con otro grupo de individuos que no formaban parte de la SAT, pero accionaba generando influencia en las estructuras internas de la Superintendencia para que los vistas y tramitadores efectuaran los ajustes irregulares y realizaran el cobro de *la cola* o soborno. Velásquez detalló que con esta información se determinó que los mandos medios y altos de la SAT, se comunicaban y respondían jerárquicamente ante los miembros de la estructura externa, que giraban las instrucciones a los vistas y otros funcionarios específicos, situados en lugares estratégicos en las aduanas, también dirigían al jefe de recursos humanos de la SAT y a personas específicas, como administradores de varias aduanas del país.

Asimismo, se estableció que los mandos medios de la estructura obedecían a otro grupo de individuos, encargados de tomar las decisiones específicas, tales como dar autorizaciones y facilitar la influencia jerárquica para que la estructura externa media tuviese el control “real” de la SAT en relación a la recaudación aduanera, así como para autorizar el ingreso de nuevos miembros a la estructura paralela, y colocar a funcionarios superiores en la SAT. Entre las personas externas a la SAT están: Juan Carlos Monzón Rojas y Salvador Estuardo González Álvarez, representante de un consorcio de medios de comunicación. Así también, se estableció que las reuniones donde coordinaban los

ilícitos eran realizadas en la *boutique* Emilio, ubicada en la zona 10 capitalina, propiedad de Luis Mendizábal.

Oscar Shaad, Fiscal Especial Contra la Impunidad en Guatemala, detalló que la investigación tuvo una duración de ocho meses de seguimiento y vigilancia a los integrantes de la estructura, se interceptaron más de 66 mil llamadas telefónicas y más de 6 mil comunicaciones electrónicas. Asimismo, invirtieron más de cuatro meses en el análisis e interpretación de la información recolectada, y expertos financieros colaboraron en el cotejo y análisis de varios documentos. Aunque no se precisó una suma exacta del monto defraudado al fisco, el fiscal de la CICIG afirmó que la estructura cobraba entre Q20 mil y Q100 mil por contenedor que se comunicaba a *La Línea*, también comentó que en uno de los allanamientos realizados en la avenida Reforma, en la zona 9, fueron encontrados Q1 millón 600 mil en efectivo.

Banda dedicada a la defraudación en aduanas testificará

Vivian Vásquez.- Para hoy está programada la primera declaración de 20 personas, que fueron puestas en manos de la justicia, tras una serie de investigaciones de los Fiscales del Ministerio Público (MP) y personal de la Comisión Internacional Contra la Impunidad en Guatemala (CICIG), que culminó con la desarticulación de una estructura dedicada a la evasión fiscal en aduanas

Entre los miembros de la estructura se encuentra el actual superintendente de la Administración Tributaria (SAT), Omar Franco, así como el exsuperintendente Carlos Muñoz; Sebastián Herrera, jefe de recursos humanos de la Superintendencia y Eduardo Gonzáles Álvarez del Grupo de Noticias.

Dicho caso se llevará en el Juzgado Octavo de Instancia Penal, a cargo de la jueza Marta Sierra Stalling, donde se pretende que los acusados brinden su primera declaración y el MP junto a la CICIG presenten medios de prueba para ligar a proceso a los sindicados.

En la audiencia en que les hicieron saber los motivos de su aprehensión, les imputaron los delitos de asociación ilícita para el contrabando, contrabando aduanero y defraudación tributaria.

Medios de prueba

En una conferencia de prensa personal, del Ministerio Público y de la CICIG, manifestaron que tras escuchas telefónicas lograron comprobar que del 40% de los impuestos recaudados por la SAT, el 30% proviene de sobornos a empresas, para no pagar impuestos. Por este acto de corrupción fueron giradas 47 órdenes de captura, entre estas contra Juan Carlos Monzón Rojas, secretario de la vicepresidenta Roxana Baldetti, quien se encuentra prófugo de la justicia. Dicha estructura recibió más de Q2 millones semanales producto de los diferentes cobros ilegales.²⁶

- CABECILLAS DE LA ESTRUCTURA “LA LÍNEA” ESTAN EN LIBERTAD

POR CLAUDIA PALACIOS cpalacios@lahora.com.gt

Salvador González Álvarez, alias “Eco”, y Francisco Javier Ortiz Arriaga, alias Teniente Jerez, quienes según el Ministerio Público (MP) eran líderes dentro de la red de defraudación aduanera “La Línea”, quedaron en libertad provisional por orden de la jueza Marta Stalling. Mientras tanto, el supuesto cabecilla, Juan Carlos Monzón, exsecretario privado de la Vicepresidencia, permanece prófugo.

Tras abrir proceso penal contra 22 presuntos miembros de una red de defraudación aduanera, la jueza octava de Instancia Penal determinó beneficiar a seis sindicados con libertad provisional, entre ellos dos líderes dentro de la estructura criminal. Según las investigaciones del MP y la Comisión Internacional contra la Impunidad en Guatemala (CICIG), Salvador González Álvarez, alias “Eco”, representante de Corporación de

²⁶ Gómez, Carlos. «CICIG desarticula estructura de defraudación aduanera». *La Nación* (Guatemala). Archivado desde el original el 19 de abril de 2015. Consultado el 19 de abril de 2015.

Noticias S.A, era la mano derecha de Juan Carlos Monzón, alias “JC”, entonces secretario privado de la Vicepresidencia.

“Eco” y “JC” eran los líderes de la estructura externa que coordinaba la organización y que influyó en el nombramiento de Omar Franco, también procesado por este caso, como titular de la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT), según detalló el MP.

Javier Ortiz Arreaga, alias Teniente Jerez, se convirtió en el enlace entre los líderes y el resto de la estructura, luego de un periodo de transición en 2014, cuando fueron alertados de las investigaciones de la CICIG por alguien denominado “El Presidente”, de acuerdo a lo que evidencia una llamada telefónica interceptada.

Dentro de las funciones del Teniente Jerez, estaba la colocación y coordinación de miembros de la red en puestos importantes de la SAT. Además, el procesado manejaba una cuenta bancaria donde se consignaban las colas o sobornos que se cobraba a importadores a cambio de la reducción de los aranceles que estipula la ley.

Ortiz Arriaga está vinculado a la vieja estructura de contrabando liderada por Alfredo Moreno Molina, alias “Moreno”, supuestamente desarticulada en 1996.

Los otros tres beneficiados con libertad provisional son: Mónica Patricia Jáuregui Zamora y Miguel Ángel Lemus, colaboradores externos de la red y José Rolando Gil y Carlos Ixtuc Cuc, vistas aduaneros. Los seis beneficiados con medida sustitutiva tienen arresto domiciliario, prohibición de salir del país, prohibición para comunicarse entre ellos y deben firmar cada 15 días el libro de medida sustitutiva del juzgado. Para poder obtener la libertad, deberán pagar fianzas entre los Q200 mil y los Q250 mil.

Al momento de cierre de esta edición, el juzgado a cargo del caso dio a conocer que González Álvarez, Ortiz Arriaga y Jáuregui Zamora ya habían iniciado el proceso para cancelar la fianza ordenada.

El MP indicó que presentará una apelación contra la decisión de la togada. Según indicó uno de los fiscales existe peligro de fuga y obstrucción a la justicia, debido a la relación de los dos líderes con las redes al interior de la SAT.²⁷

- CICIG DESMANTELA A RED DE ABOGADOS CORRUPTOS; ACCIONAN CONTRA JUEZA

POR MANUEL RODRÍGUEZ mrodriguez@lahora.com.gt

NECESITABAN EL DINERO “DE PURO CONTADITO” PARA LAS MEDIDAS

El Ministerio Público (MP) y la Comisión Internacional Contra la Impunidad en Guatemala (CICIG) dieron hoy un duro golpe a una red de abogados supuestamente dedicados a corromper a jueces. Según las autoridades, los señalados actuaron en complicidad con tres de los cabecillas de la estructura criminal denominada “La Línea”, a quienes la jueza Marta Sierra de Stalling, otorgó medidas sustitutivas para que recobraran su libertad, lo que valió para que se presentara un antejuicio en su contra.

Por dictar resoluciones contrarias a la ley y supuestamente haber recibido soborno, la CICIG en conjunto con el MP, presentaron una solicitud de antejuicio contra la jueza Octava de Instancia Penal, Marta Sierra de Stalling, señalada por cohecho pasivo y prevaricato, luego de que beneficiara a seis sindicatos del caso conocido como “La Línea”. Asimismo, fueron recapturados y enviados a prisión preventiva, Francisco Javier Ortiz, alias “Teniente Jerez”, Miguel Ángel Aldana y Salvador Estuardo González Álvarez alias “Eco”, quienes pagaron Q200 mil para recuperar su libertad, con la ayuda de un grupo de abogados contratados para la defensa del caso pero que negociaron la libertad condicional con la juzgadora.

Así lo informó el titular de la CICIG, Iván Velásquez, quien además explicó que la acusación se basa en una serie de escuchas telefónicas y documentos recopilados por el ente investigador, que dejaron en evidencia cómo allegados de Ortiz contrataron a un grupo de abogados que le prestaron servicios no jurídicos para que el sindicato obtuviera

²⁷ Palacios, Claudia (21 de abril de 2015). «Cabecillas de la estructura "La Línea" están en libertad». *La Hora* (Guatemala). Archivado desde el original el 21 de abril de 2015. Consultado el 21 de abril de 2015.

beneficios de la jueza. Según Velásquez, la estructura “proveedora de impunidad”, era dirigida por José Arturo Morales Rodríguez, alias “Chepito”, Jorge Luis Escobar Gómez y Emilza Higueros, quienes contactaban a sus clientes y ofrecían abogados defensores con “contactos” en el Organismo Judicial.

Asimismo, entre el 16 y 20 de abril, una hija y una hijastra de Ortiz Arriaga realizaron retiros de efectivo de una cuenta bancaria, cobrando varios cheques y en una de las transacciones bancarias se especifica que es para pagar una medida sustitutiva. Familiares de Ortiz habrían cobrado, al menos, un cheque por US\$74 mil 200 y otro por un monto superior a Q1 millón, de acuerdo con el planteamiento de CICIG.

El Jefe de CICIG destacó que en las conversaciones se dijo que necesitaban el dinero “de puro contadito” para las medidas sustitutivas.

Marta Sierra de Stalling otorgó la medida sustitutiva hasta el 21 de abril, antes de eso según Velásquez, no había manera de asegurar que los implicados serían beneficiados. “La decisión de la jueza no fue un producto del clamor popular ni reflexiones jurídicas, fue un simple acto de corrupción”, dijo Velásquez.

“Con todo esto identificamos una red de abogados dirigida por José Arturo Morales Rodríguez, que coordina y planifica la acción del grupo y pretende darle apariencia de legalidad a esa gestión profesional cuando todo es en virtud a los contactos que establecen con funcionarios judiciales, independientemente de cualquier argumentación jurídica. Busca el beneficio de sus clientes”, dijo el jefe de CICIG.

Finalmente, el Comisionado dijo que a los abogados capturados hoy no les interesaban las causas de privación de libertad de sus defendidos, pues estaban seguros que se obtendría la medida sustitutiva a sus clientes y que Luis Mendizábal se contactó con los abogados Morales e Higueros porque ellos tenían “abogados con buenos contactos”, lo que pudo motivar a que la togada Sierra ordenara inmediatamente, realizar la audiencia de primera declaración correspondiente.²⁸

²⁸ Rodríguez, M. (8 de mayo de 2015). *CICIG desmantela red de abogados corruptos; accionan contra jueza*. Guatemala. Consultado el 8 de mayo de 2015.

CONCLUSIONES

- En la página Portal SAT, siendo la única fuente oficial de información aduanera, no existe legislación actualizada con respecto a este tema, teniendo además varias leyes que no están vigentes.
- Las aduanas actualmente no están cumpliendo con su función en cuanto a la recaudación fiscal, por la poca declaración de mercancías, y por la falta de implementación de métodos tecnológicos que agilicen las inspecciones resultando un trámite engorroso y poco efectivo al momento de combatir el tráfico de mercancías.
- La forma que opera la Superintendencia de Administración Tributaria, en lo relativo al tema aduanero son principalmente las resoluciones y acuerdos emitidos a nivel interno, lo que da lugar a la defraudación aduanera, situación que recientemente ha sido descubierta y está iniciando a procesarse.
- En la actualidad únicamente dos aduanas portuarias, Puerto Quetzal y Puerto Santo Tomás de Castilla han implementado el método de inspección no invasiva, rayos X; en las aduanas de Agua Caliente, El Florido y La Ermita, en Chiquimula; únicamente se realiza inspección física y el método aleatorio.

RECOMENDACIONES

- A los agentes aduaneros, realizar procedimientos uniformes en las aduanas de La Ermita, Agua Caliente, y El Florido, en la región de Chiquimula, tanto en el método de inspección como en los horarios de atención a los transportistas.
- Que la Superintendencia de Administración Tributaria delegue la venta de marchamos a una institución que preste ese servicio las veinticuatro horas, para descongestionar el tráfico de transporte pesado, cumpliendo así con los principios de celeridad, rapidez y fluidez.
- Al área de informática de la SAT, para que realicen actualización a la página Portal SAT, manteniendo vigente el estado de las distintas leyes que regulan los procedimientos aduanales.
- Que la Superintendencia de Administración Tributaria realice mejoras a los métodos de control de recaudación tributaria como la declaración de la totalidad de contenedores que transportan mercancías para aumentar el porcentaje de pago de impuestos.

ANEXOS

ENCUESTAS A TRANSPORTISTAS

1. ¿Conoce usted en qué consiste el transporte multimodal?
SI _____ NO _____
2. ¿Tiene usted conocimiento de los procedimientos de registro aduanal?
SI _____ NO _____
3. ¿Transita por más de una aduana Guatemalteca en su recorrido?
SI _____ NO _____ ¿Cuáles? _____
4. ¿Ha observado usted si los procedimientos de registro aduanal son los mismos en las diferentes aduanas por donde ha transitado?
SI _____ NO _____ DIFERENCIAS _____

5. ¿Cuál es el horario de atención en las aduanas por donde hace su recorrido?

6. ¿Tiene conocimiento usted de alguna aduana con diferente horario de atención?
SI _____ NO _____ CUALES _____

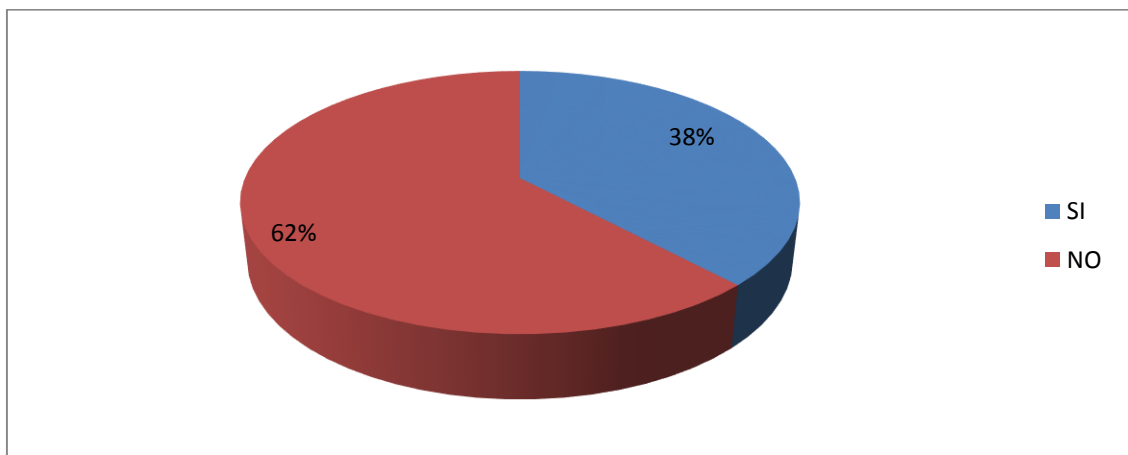
7. ¿Qué métodos de revisión utilizan los agentes aduaneros para la mercancía que transporta?
RAYOS X _____ REVISIÓN FÍSICA _____ ALEATORIO _____
OTROS _____
8. ¿Paga Usted algún impuesto por la revisión de la mercancía?
SI _____ NO _____ MONTO _____
9. ¿Ha observado usted si los procedimientos aduaneros son iguales, tanto de entrada como de salida del país?
SI _____ NO _____ DIFERENCIAS _____
10. ¿Utiliza usted medios electrónicos para la declaración de las mercancías que transporta ? _____

ENTREVISTA A AGENTES ADUANEROS.

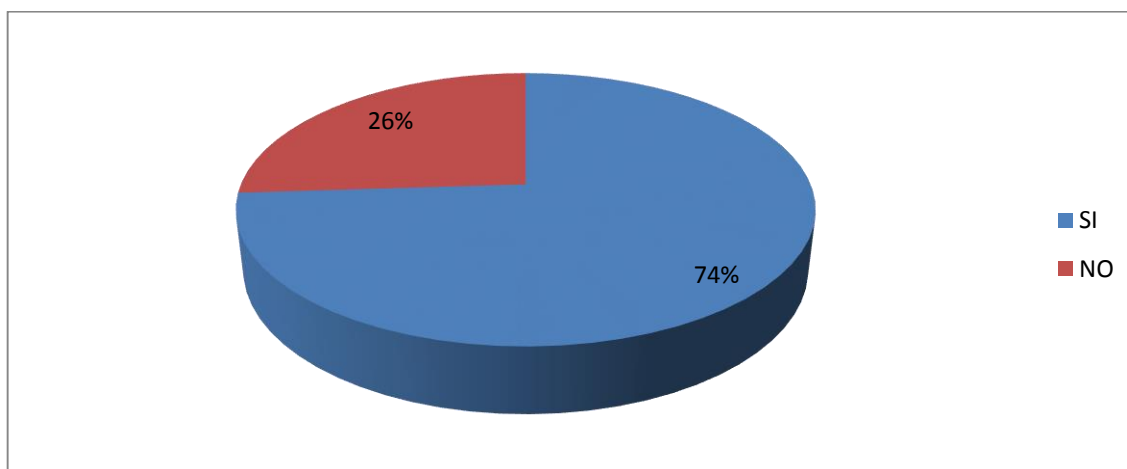
1. ¿Con cuántos agentes aduaneros cuenta ésta aduana?
2. ¿Utilizan procedimientos estandarizados de revisión de mercancías?
3. ¿Qué legislación o acuerdos internacionales utilizan para operar los procedimientos de revisión de mercancías?
4. ¿Utilizan los usuarios medios electrónicos para declaración de mercancías?
5. ¿Realizan pagos electrónicos en esta aduana?
6. ¿Desde cuándo se realizan pagos electrónicos en esta aduana?
7. ¿Qué tipo de sanciones se ejecutan en esta aduana?
8. ¿Existe un tribunal aduanero para atender los casos de impugnación a las sanciones aplicadas por los agentes aduaneros?
9. ¿Cuántos casos de impugnaciones se han dado en el tribunal de aduanas en el último año?
10. ¿Cuál es el monto de recaudación fiscal que ha recabado esta aduana en el último periodo fiscal?
11. ¿Conoce usted qué es el transporte multimodal?
12. ¿Qué métodos de revisión de mercancías utilizan?
13. ¿Qué horarios de atención ofrecen para los contenedores de mercancías?
14. ¿Cuál es el promedio de ingreso de contenedores de mercancías diario en esta aduana?
15. ¿De la totalidad de contenedores que ingresan por esta aduana, que porcentaje cree usted que pagan tributos, impuestos o gravámenes?
100_____ 75%_____ 50%_____ 25%_____
16. ¿Considera usted que la página “portal SAT” es su principal herramienta de trabajo? ¿Cuál es la herramienta tecnológica que se utiliza más en las aduanas para la revisión de mercancías?
17. ¿Cuál es el objeto de la declaración de mercancías?

ANEXO 3.

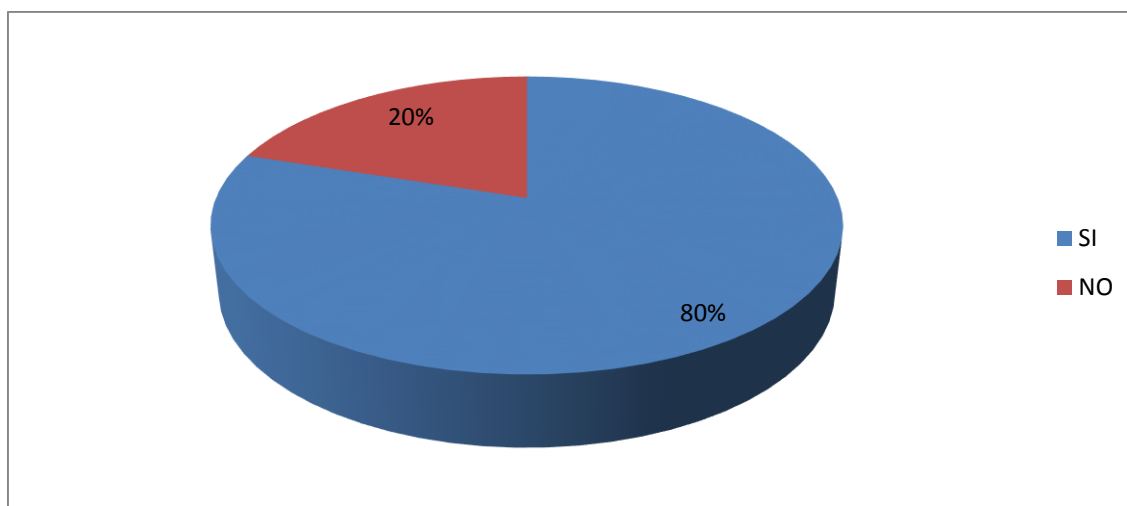
REPRESENTACIÓN GRÁFICA DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS



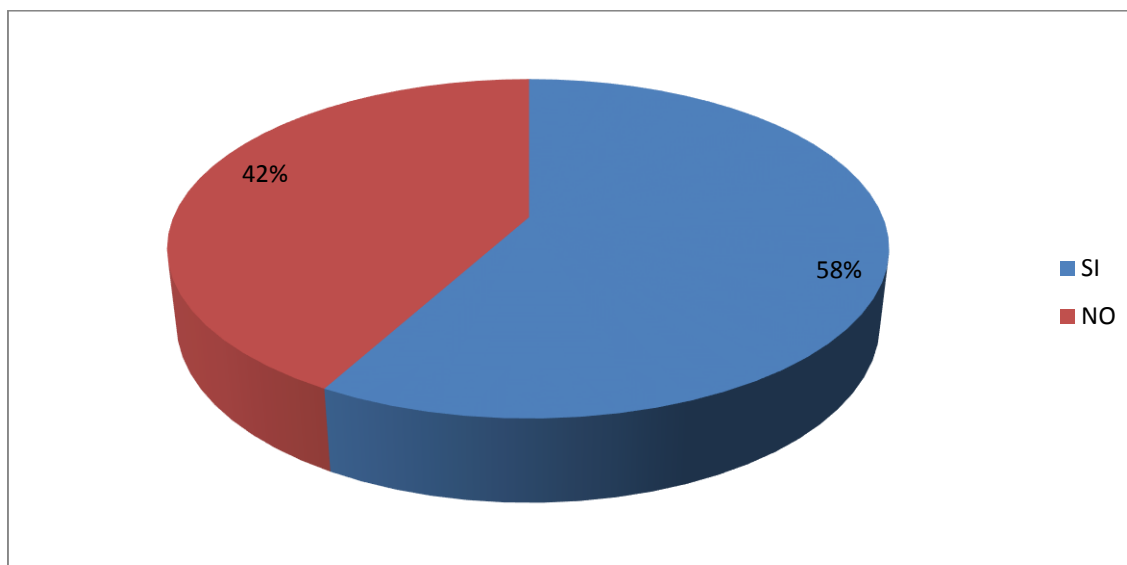
Gráfica 1. Porcentaje de transportistas que conocen qué consiste el transporte multimodal de las mercancías que ingresan o egresan de Guatemala por las aduanas, específicamente las de Guatemala fronterizas con Centro América, ubicadas en el departamento de Chiquimula.



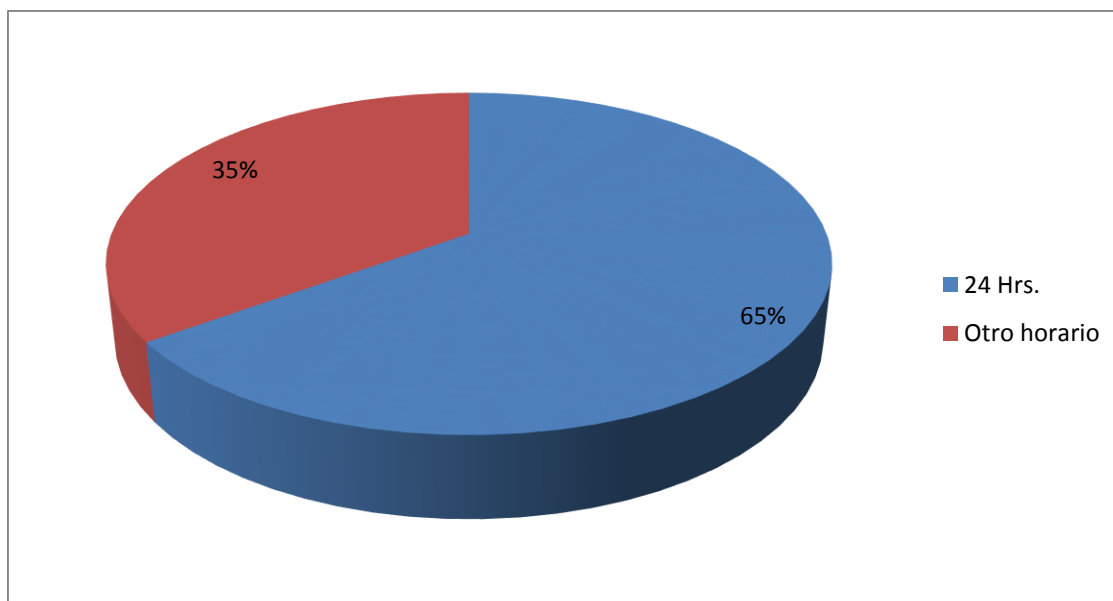
Gráfica 2. Porcentaje de transportistas que tienen conocimiento de los procedimientos de registro aduanal al momento de ingresar o egresar mercancías al país.



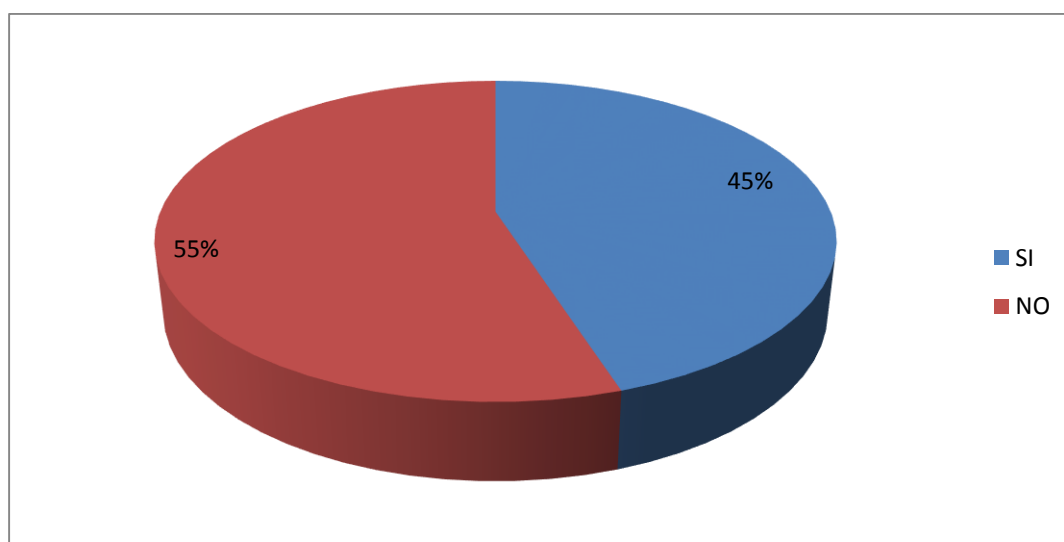
Gráfica 3. Porcentaje de pilotos de transporte pesado que transitan por mas de una aduana guatemalteca en su recorrido.



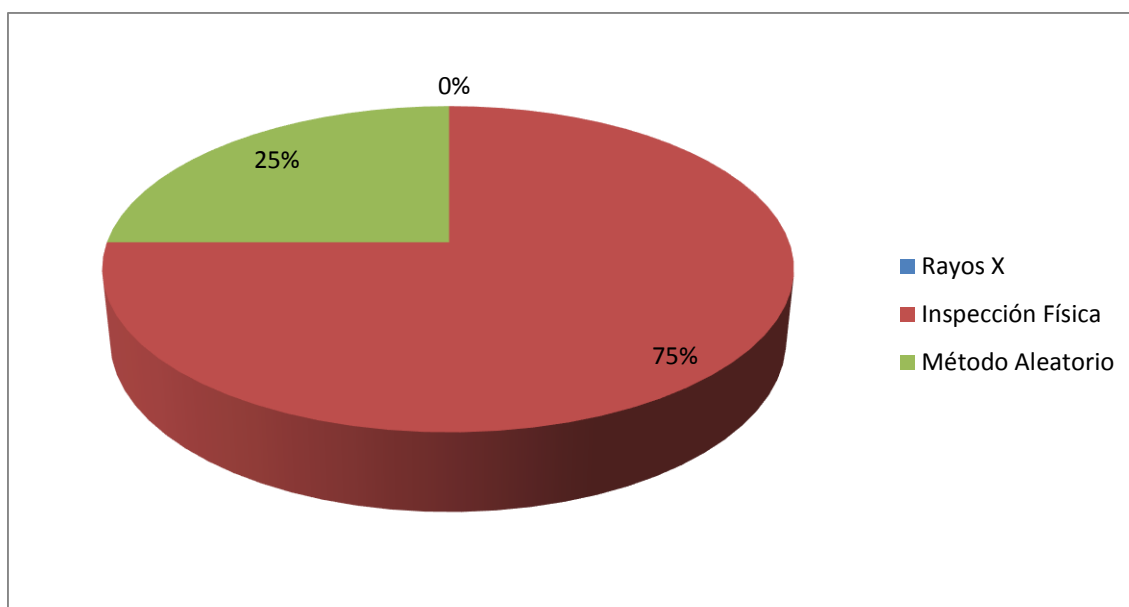
Gráfica 4. Porcentaje de pilotos de transporte pesado que consideran los procedimientos de registro aduanal en las distintas aduanas por donde realiza su recorrido son uniformes



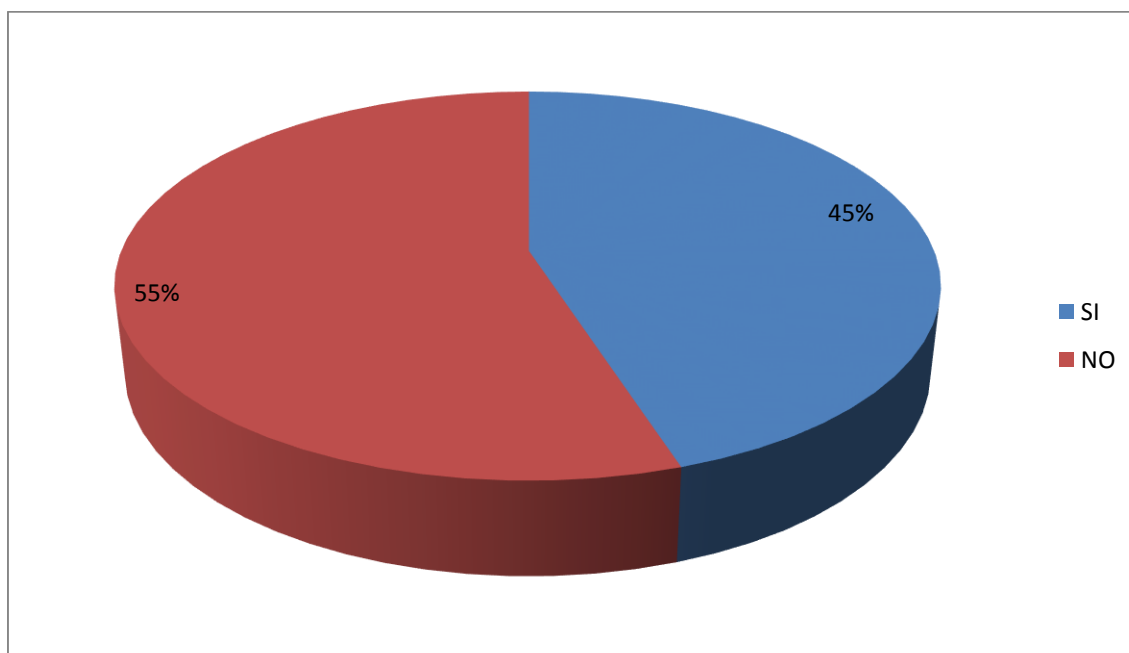
Gráfica 5. Horarios de servicio en las aduanas de Guatemala fronterizas con Centro América específicamente las ubicadas en el departamento de Chiquimula.



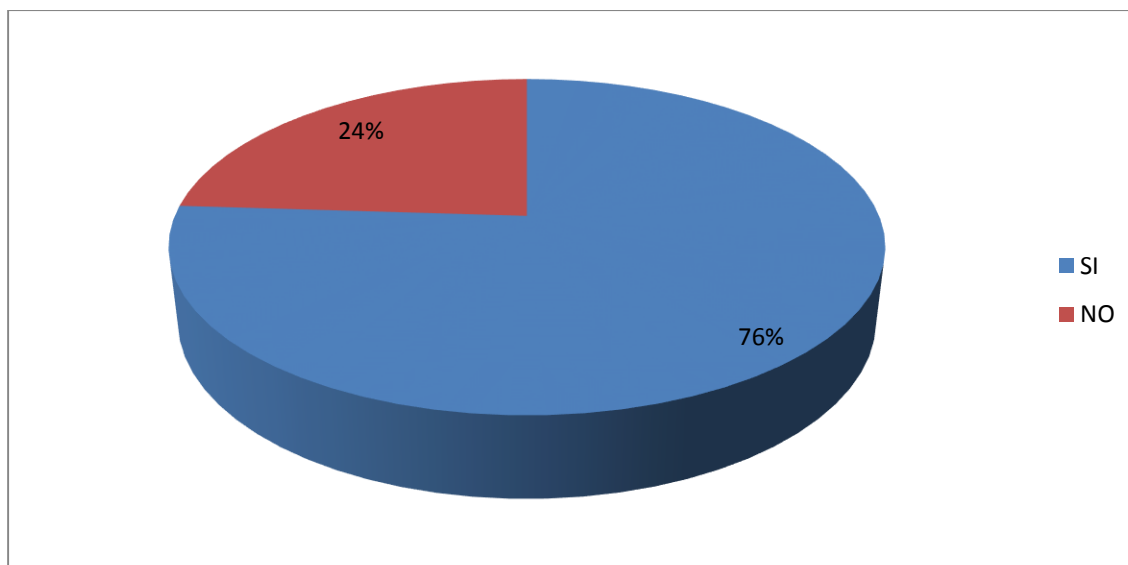
Gráfica 6. Porcentaje de transportistas que tienen conocimiento de un horario distinto al mencionado en la gráfica anterior.



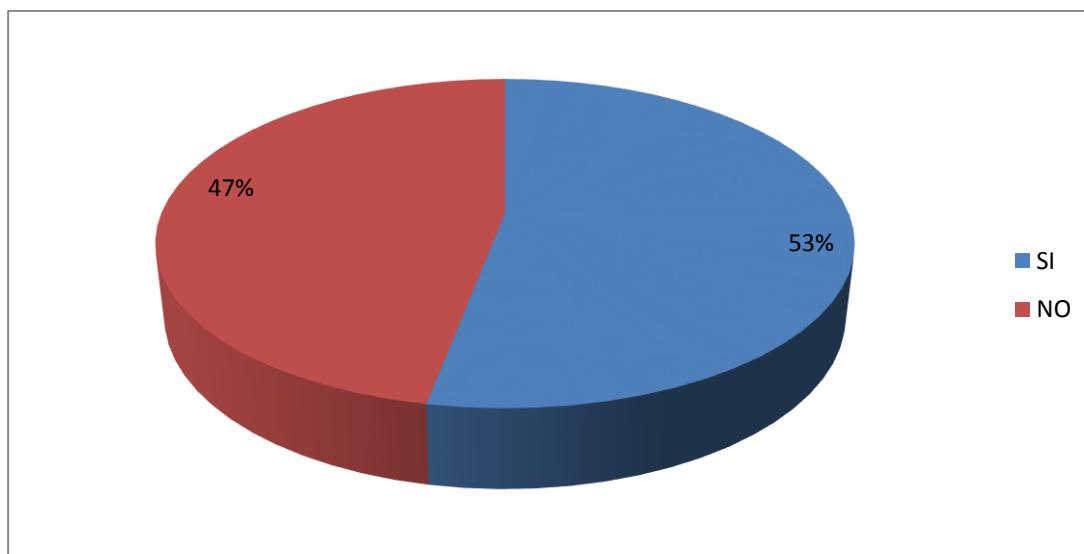
Gráfica 7. Porcentaje de pilotos que enumeran los distintos métodos de inspección de mercancías empleados en las distintas aduanas al momento de ingresar o egresar del país.



Gráfica 8. Porcentaje de pilotos que dicen haber realizado pago extraordinario al momento de una inspección física a la mercancía que transportan.



Gráfica 9. Porcentaje de pilotos que mencionan haber observado procedimientos distintos en las distintas aduanas del país por las cuales transita al momento de realizar su recorrido de ingreso como de egreso del país.



Gráfica 10. Porcentaje de pilotos que dicen utilizar medios electrónicos para la declaración de las mercancías que transportan.

LITERATURA CONSULTADA

- Socorro, Norma. (1995) *Exportación y liberación de mercados*. pág. 40, Editorial nueva sociedad,
- Felix Alais, Horacio. (2008) *Los principios del derecho aduanero*. Marcial Pons
- Anaya Tejero, Julio Juan (2009). *El transporte de mercancías. (Enfoque logístico de la distribución)*. (Primera edición). Pozuelo de Alarcón (Madrid, España): ESIC Editorial. p. 178. ISBN 978-84-76356-612-4
- Arán Iglesia, Javier (2003). «Capítulo 2. La comunidad de carga aérea.». *Descubrir la carga aérea* (Primera edición). Madrid (España): Centro de Documentación y Publicaciones de Aena. pp. 44–67. ISBN 84-95135-77-9.
- Mira Galiana, Jaime (2001). Centro Intermodal de Logística, S.A. (Cilsa) e Instituto de Logística Iberoamericano (ILI), ed. *La gestión del transporte. Introducción a la cadena de transporte*. Barcelona (España): Marge Design Editors, S.L. p. 160. (26-08-2014)
- Barahona, J.C. & Garita L. R. (2003) *Aduanas, Competitividad y Normativa Centroamericana*. San José de Costa Rica, Costa Rica: Editorial Universidad Estatal a Distancia.
- COSIO JARA, Edgar Fernando. *Comentarios a la Ley General de Aduanas: Decreto Legislativo 1053*. Lima: Jurista Editores, 2012
- COSIO JARA, Fernando. *Tratado de Derecho Aduanero*. Lima: Jurista editores 2014. p. 773 (02-09-201)

LEGISLACIÓN CONSULTADA

- Código Aduanero Unificado Centroamericano
- Ley de actualización tributaria, Dto. 10-2012.
- Ley aduanera nacional Dto. 14-2013

- Ley contra el contrabando y defraudación aduaneras
- Reglamento al Código Aduanero Unificado Centroamericano.
- Acuerdo Ministerial 129-2011.
- acuerdo gubernativo 427-2013,
- Acuerdo Ministerial 867-2013.
- Acuerdo gubernativo 174-2014
- Arancel centroamericano de importación
- Dto. 51-2012 Acuerdo Gubernativo. (MINFIN). Exoneración de multas por infracciones que establece la Ley Aduanera, libro III del Decreto 10-2012
- Acuerdo de Directorio SAT (2003), Resolución de la Superintendencia de Administración Tributaria, SAT-S-7-2003. Guatemala
- COMIECO (2008), Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano. RECAUCA, Cuarta enmienda, resolución 224-2008 (COMIECO-XLIX)
- COMIECO (2008). Código Aduanero Uniforme Centroamericano. CAUCA , Cuarta enmienda, resolución 223-2008 (COMIECO-XLIX)
- COMRIEDRE(2001), Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre, Resolución 65-2001 COMRIEDRE
- Congreso de la República de Guatemala (1973), Ley de Zona Libre de Industria y Comercio y sus Agencias. Decreto 22-73 Guatemala, Guatemala
- Congreso de la República de Guatemala (1991), Decreto 6-91, Código Tributario, Guatemala: Guatemala
- Congreso de la República de Guatemala (2012),Libro III Ley Aduanera Decreto 10-2012,Guatemala, Guatemala.

- Intendencia de Aduanas, SAT Guatemala (2011). Procedimiento de Descarga de Contenedores en Aduanas Marítimas, PR-IAD/DNO-CA-04, versión 4, 03 nov. 2011 Guatemala, Guatemala
- Intendencia de Aduanas, SAT Guatemala (2011). Procedimiento de Verificación Física de las Mercancías del Territorio Nacional, PR-IAD/DNO-DE-03, versión 4, 03 nov. 2011 Guatemala, Guatemala (29-08-2014)

e-grafía.

- Zemez. “Innovación tecnológica”, *Innovación tecnológica*. Html. última actualización 25-04-2014. <http://www.euskadinnova.net/es/innovacion-tecnologica/ambitos-actuacion/innovacion-tecnologica/162.aspx> (20-08-2014)
- Elías Castillo. “Actualización tecnológica”, *historia de la tecnología* versión html. Última revisión 06-2013. <http://actualizaciontecnologicasaeti.blogspot.com/> (20-08-2014)
- Yuri. “Inspección de mercancías”, *inspección de mercancías*. Versión html. Última revisión 06-2008. <http://yuin2008.blogspot.com/> (22-08-2014)
- “Inspecciones no intrusivas mediante escáner de contenedores”, *procedimiento de inspección no intrusiva (escáner)*, versión pdf, última revisión 10 2012. <http://content.portdebarcelona.cat/cntmng/d/d/workspace/SpacesStore/c0865f42-b946-489f-a156-039ff7a5859a/ProEscanerv10a.pdf> (22-08-2014)
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, República de Colombia. “Modulo VUCE- inspección simultanea” *Módulo de la VUCE “inspección simultanea” seguimos facilitando el comercio exterior*. Versión html. Última actualización 03-2015. <http://www.mincit.gov.co/publicaciones.php?id=6484> (25-08-2014)
- “El transporte más adecuado para el traslado de mercancía” *¿Cuál es el transporte más adecuado para el traslado de mercancías?*. Versión hml. Última actualización 6-06-2011. <http://www.quiminet.com/articulos/el-transporte-mas-adecuado-para-el-traslado-de-mercancia-58771.htm> (25-08-2014)

- Cámaras- Plan Cameral de Exportaciones. “Qué es transporte multimodal” *¿Qué es transporte multimodal?*. Versión html. <http://www.plancameral.org/web/portal-internacional/preguntas-comercio-exterior/-/preguntas-comercio-exterior/90f51add-1e4d-46ff-8306-dcf0c8b4e590> (28-08-2014)
- <http://portal.sat.gob.gt/sitio/index.php/tramites-o-gestiones/aduanas/30-legislacion-normativa-aduanera/7867-cauca-iv-y-su-reglamento.html> (29-08-2014)
- [http://sistema.aduanero/Lecciones de Comercio Exterior Despacho Aduanero.html](http://sistema.aduanero/Lecciones%20de%20Comercio%20Exterior%20Despacho%20Aduanero.html)
- Silvia Damaris Castro Gonzales. “El procedimiento de despacho de mercancías, de la superintendencia de administración tributaria (SAT) en aduanas marítimas y los problemas que generan los cobros de las obligaciones tributarias”. *El procedimiento de despacho de mercancías, de la superintendencia de administración tributaria (SAT) en aduanas marítimas y los problemas que generan los cobros de las obligaciones tributarias*. Versión pdf. 10-2007. http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/04/04_6747.pdf (30-08-2014)
- Dirección ejecutiva de ingresos Honduras. “Historia de las aduanas”. *Historia de las aduanas*. Versión html <http://www.dei.gob.hn/website/?cat=1251&title=Historia%20de%20las%20Aduanas&lang=es> (04-09-2014)
- <http://portal.sat.gob.gt/sitio/index.php/tramites-o-gestiones/aduanas/27-sistema-aduanero/28-resena-historica.html> (04-09-2014)
- Definición de transporte - Qué es, Significado y Concepto”. *Definición de Transporte*. Versión html.. <http://definicion.de/transporte/#ixzz3ExMHGIBW> (04-09-2014)
- Observatorio Multinacionales de América Latina. “El Ferrocarril en Guatemala, la historia de un despojo”. *El Ferrocarril en Guatemala: la historia de un despojo*. Versión pdf. Año 2007 http://omal.info/IMG/article_PDF/El-Ferrocarril-en-Guatemala-una_a3798.pdf (19-11-2014)
- <http://www.afip.gob.ar/aduana/boletines/boletines/57servicio.html> (05-09-2014)

- [ftp://download.mh.gob.sv/manuales/Guia_Aduanera_\(FINAL\).pdf](ftp://download.mh.gob.sv/manuales/Guia_Aduanera_(FINAL).pdf) (19-11-2014)
- <http://www.aduanas.sat.gob.mx>. 5 de agosto de 2000. Consultado el 16 de septiembre de 2013.
- <http://www.aduanas.sat.gob.mx>. 31 de enero de 2008. Consultado el 14 de abril de 2015.
- http://www.wcoomd.org/en/about-us/what-is-the-wco/au_history.aspx
- http://www.wcoomd.org/en/about-us/what-is-the-wco/mission_statement.aspx
- <http://www.wcoomd.org/en/about-us/wco-members/customs-websites.aspx> (08-09-2014)
- www.amcham.com.mx (12-09-2014)
- Servicio de administración Tributaria de Mexico. (12-09-2014)
- Ferdy Montepeque, Diario Digital. <http://estuderecho.com/sitio/?p=3176> (13-09-2014)
- dca.gob.gt (13-09-2014)
- Gómez, Carlos. «CICIG desarticula estructura de defraudación aduanera». *La Nación* (Guatemala). Archivado desde el original el 19 de abril de 2015. Consultado el 19 de abril de 2015.
- Palacios, Claudia (21 de abril de 2015). «Cabecillas de la estructura "La Línea" están en libertad». *La Hora* (Guatemala). Archivado desde el original el 21 de abril de 2015. Consultado el 21 de abril de 2015.
- Rodríguez, M. (8 de mayo de 2015). *CICIG desmantela red de abogados corruptos; accionan contra jueza*. Guatemala. Consultado el 8 de mayo de 2015.