



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA CENTROAMERICANA

**FACULTAD DE INGENIERÍA
PROYECTO DE INVESTIGACIÓN FASE I**

**Análisis De La Eficiencia Del Proceso De Desaduanaje En La
Aduana De Puerto Cortés**

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
INGENIERO INDUSTRIAL Y DE SISTEMAS**

**PRESENTADO POR:
21441278 PAULETTE MARÍA HENRIQUEZ CARRANZA**

**ASESOR METODOLÓGICO: ING. ROBERTO RODRIGUEZ
ASESOR TEMÁTICO: DR. NELSON LIZARDO**

**CAMPUS SAN PEDRO SULA
JULIO, 2019**

DEDICATORIA

A Dios por haberme otorgado sabiduría y la fortaleza por permitirme culminar esta etapa de mi vida, mi padre Wilson Henríquez quien con sus esfuerzos y sacrificios ha tratado de darnos lo mejor a mi hermano y a mi, por sus palabras de aliento y sabios consejos, a mi madre Glenda Carranza quien con su amor incondicional, su apoyo y sus consejos de nunca rendirme y nunca renunciar a mis sueños a pesar de las adversidades, tu paciencia, tu tiempo y dedicación, a mi hermano José Eduardo Henríquez quien ha sido mi modelo como hermano mayor quien me ha protegido siempre, a mi tía Thesla Carranza quien ha sido como una segunda madre para mi, por haber confiado en mí, y demás familiares que me han apoyado y aconsejado en toda esta etapa.

AGRADECIMIENTOS

Mi profundo agradecimiento a los catedráticos que formaron parte de mi formación como profesional quienes me ha guiado en este proceso y por sus sabios consejos para hacer de este proyecto un excelente trabajo, a los agentes aduaneros y personal de la Dirección Adjunta de Rentas Aduaneras por su tiempo y por haberme abierto las puertas para realizar este proyecto ya que sin ellos no podría ser posible. A mis amigos quienes me han apoyado en todo momento, con quienes hemos pasado buenos y malos momentos juntos quienes me han ayudado cuando más lo necesitaba.

Finalmente un especial agradecimiento a mi asesor el Ing. Roberto Rodríguez por su paciencia, sabios consejos, por haber compartido de su conocimiento y su colaboración para llevar a cabo este proyecto.

Resumen Ejecutivo

El presente trabajo tiene como objetivo principal mostrar la eficiencia del proceso de desaduanaje en la aduana de Puerto Cortés tomado como principal tema de investigación debida a la problemática actual que los comerciantes y agentes aduaneros se han venido quejando por el proceso lento de la entrega de sus mercancías. Con esta investigación se pretende brindar al lector información relevante sobre la problemática antes mencionada, se pretende orientar las decisiones que el personal debe tomar para hacer de la aduana de Puerto Cortés más eficiente, ágil y tenga un nivel de competitividad más alto. Para iniciar la investigación se establecieron preguntas y objetivos, conocer el tiempo de desaduanaje actualmente, características de una aduana eficiente y describir e identificar factores que influyen en los atrasos en el proceso de desaduanaje. En antecedentes se menciona que antes tardaban hasta 20 días para entregar la mercancía pero se ha logrado reducirlos a través de los años. Se define el problema de cómo afecta a la sociedad hondureña, comerciantes y como genera un impacto negativo para la economía del país. Se brinda información sobre lo que es la aduana y sus funciones, la aduana de Puerto Cortés y sobre lo que es diagrama de flujo, paretos, 5 porqués y características de las aduanas eficientes. En el capítulo de Metodología y Proceso se definió que el enfoque es cualitativo y método que se utilizó es explicativo, los instrumentos que fueron utilizados para la recolección de datos y como se obtuvieron toda la información fue por medio a entrevista a expertos para luego realizar el capítulo de Resultados y Análisis donde se pretende utilizar algunas herramientas de la ingeniería industrial aprendidas a lo largo de toda la carrera universitaria tales como lluvia de ideas con ideas de posibles factores que inciden en los retrasos, Pareto para medir los factores, diagrama de flujo para determinar el proceso actual de desaduanaje, 5 porqués y las características de una aduana eficiente utilizando las 6

Más y por último se concluyó respondiendo los tres objetivos el tiempo actual de desaduanaje para canal verde es de 3 días, amarillo 4 días y para rojo 6 días, el mayor atraso es que el personal no está siendo capacitado y las características de una aduana eficiente son la implementación de capacitaciones periódicas, más equipos rayos gama, personal calificado y simplificación de procesos.

INDICE DE CONTENIDO

| | |
|--|-----------|
| INDICE DE CONTENIDO | I |
| I. INTRODUCCIÓN | 5 |
| II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA | 7 |
| 2.1 ANTECEDENTES | 7 |
| 2.2 DEFINICIÓN DEL PROBLEMA | 8 |
| 2.3 PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN | 9 |
| 2.4 OBJETIVOS | 10 |
| 2.4.1 OBJETIVO GENERAL | 10 |
| 2.4.2 OBJETIVO ESPECIFICOS | 10 |
| 2.5 JUSTIFICACIÓN..... | 11 |
| III. MARCO TEÓRICO | 12 |
| 3.1 CONCEPTO DE ADUANA..... | 12 |
| 3.1.1 <i>FUNCIONES DE LAS ADUANAS</i> | 12 |
| 3.1.2 <i>ROL QUE CUMPLEN LAS ADUANAS EN LA FACILITACIÓN DE COMERCIO</i> | 14 |
| 3.1.3 <i>IMPORTANCIA DE LA FACILITACIÓN DE COMERCIO</i> | 14 |
| 3.2 ADUANAS DE HONDURAS | 15 |
| 3.2.1 ADUANA DE PUERTO CORTÉS | 16 |
| 3.2.2 OPERADORA PORTUARIA CENTROAMERICANA (OPC)..... | 17 |
| 3.2.3 PROCEDIENDO DE TRAMITES VÍAS MARÍTIMO | 18 |
| 3.3 CONCEPTOS BÁSICOS..... | 21 |
| 3.3.1 LEGISLACIÓN ADUANERA | 21 |
| 3.3.2 DERECHO ADUANERO | 21 |
| 3.3.3 DECLARACIÓN ÚNICA ADUANERA (DUA)..... | 22 |
| 3.3.4 ARANCEL | 22 |
| 3.3.5 CANALES DE SELECTIVIDAD | 22 |
| 3.3.6 CERTIFICADO FITOSANITARIO | 23 |
| 3.3.7 CONTROL ADUANERO | 23 |
| 3.3.8 BILL OF LADING | 23 |
| 3.4 NUEVAS PLATAFORMAS PARA LOS TRÁMITES ADUANEROS | 23 |
| 3.5 DIRECCIÓN ADJUNTA DE RENTAS ADUANERAS (DARA)..... | 23 |
| 3.5.1 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS..... | 24 |
| 3.6 UNION ADUANERA ENTRE HONDURAS Y GUATEMALA | 24 |

| | | |
|---------------------------------------|---|-----------|
| 3.6.1 | VENTAJAS DE LA UNIÓN ADUANERA | 25 |
| 3.6.2 | CONCEPTOS DE LA UNIÓN ADUANERA | 26 |
| 3.6.3 | PRODUCTOS EXCLUIDOS DEL LIBRE TRÁNSITO DE LA UNIÓN ADUANERA.. | 27 |
| 3.7 | INDICADORES CLAVE DE MEDICIÓN..... | 28 |
| 3.7.1 | IMPORTANCIA DE LOS INDICADORES CLAVE DE MEDICIÓN EN LA ADUANA DE PUERTO CORTES..... | 29 |
| 3.8 | DIAGRAMAS DE FLUJO | 29 |
| 3.9 | PARETO | 30 |
| 3.10 | PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE UNA ADUANA EFICIENTE | 31 |
| 3.11 | PROCEDIMIENTOS SIMPLIFICADOS..... | 32 |
| V. ANÁLISIS Y RESULTADOS | | 35 |
| 5.1 | DIAGRAMA DE FLUJO..... | 35 |
| 5.2 | LLUVIA DE IDEAS..... | 37 |
| 5.3 | DIAGRAMA DE PARETO | 38 |
| 5.4 | 5 PORQUE'S | 40 |
| VI. CONCLUSIONES..... | | 42 |
| VII. RECOMENDACIONES..... | | 43 |
| VIII. BIBLIOGRAFÍA..... | | 44 |
| IX. ANEXO (S)..... | | 48 |
| | Anexo 1. Entrevista a Director Regional de Aduanas | 48 |
| | Anexo 2. Entrevista a Agentes Aduaneros | 51 |
| | Anexo 3. Declaración Única Aduanera..... | 53 |
| | Anexo 4. Certificado Fitosanitario | 54 |
| | Anexo 5. Bill of Lading..... | 55 |

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

| | |
|---|----|
| Ilustración 1. Funciones del Sistema aduanero | 13 |
| Ilustración 2. Mapa de la Ubicación de aduanas de Honduras..... | 15 |
| Ilustración 3. Muelle de la aduana de Puerto Cortés | 16 |
| Ilustración4. Aduana de Puerto Cortés..... | 17 |
| Ilustración 5. Diagrama de flujo | 30 |
| Ilustración 6. Diagrama de flujo proceso de desaduanaje | 35 |
| Ilustración 7.Lluvia de ideas..... | 37 |
| Ilustración 8. Diagrama de Pareto | 39 |
| Figure 9. Los 5 porqués..... | 40 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|---|--------------------------------------|
| Tabla 1. Ejemplo productos agropecuarios excluidos del libre tránsito | 27 |
| Tabla 2. Beneficio de los indicadores clave de medición..... | 28 |
| Tabla 3. Tabulación de datos..... | ¡Error! Marcador no definido. |
| Tabla 4. Tabla de datos ordenados de mayor a menor | ¡Error! Marcador no definido. |
| Tabla 5. Características de una aduana eficiente..... | 41 |

GLOSARIO

Importación: Acción de introducir un producto a un país.

Exportador: Acción de enviar un producto nacional a un país extranjero.

Agente aduanero: Persona que realiza todos los procedimientos aduaneros.

Mercancía: Es un objeto físico que se puede vender o comprar.

Contenedor: Recipiente de material fuerte donde se deposita la mercancía.

Depósito temporal: Local donde ingresan y depositan las mercancías.

Oficial de despacho: Encargado de entregar e inspeccionar las mercancías en las aduanas.

COHEP: Es una institución quienes la incorporan todas las empresas privadas del país.

Desaduanaje: La acción de retirar las mercancías de una aduana.

I. INTRODUCCIÓN

El sistema aduanero se implementa para restringir o controlar la movilización de mercancías ya sea vía marítima, aérea o terrestre que ingresan al país para que sean sometidos a las inspecciones y controles que establece la ley, de tal manera que no ingrese un producto de manera que contravenga lo que establece esta ley, dichos procesos en la aduana ocasionan en su momento atrasos en el desaduanaje de la mercadería por diversos factores lo que conlleva una incomodidad en el importador.

Debido a esta inconformidad de los importadores que a su vez son miembros de las diferentes cámaras de comercio establecidas en diferentes partes del país han elevado sus inconformidades ante el COHEP (consejo hondureño de la empresa privada) para que este pueda a su vez solicitarle al gobierno mayor simplificación y mejora de los procesos aduaneros con la idea de volverlos más ágiles y eficientes, no obstante es necesario seguir todos los procedimientos que se requieren según sea el caso, y que toda mercadería que ingrese al país esté de acuerdo a lo que establece la ley contemplada en la ley marco de la institución Dirección Adjuntas de Rentas Aduaneras (DARA).

Cada vez los procesos para el desaduanaje deben ser más rápidos, eficientes y que se entregue la mercancía al agente aduanero de manera más fácil y con el menor tiempo posible. En la aduana se hacen inspecciones antes de ingresar al país, algunos de los contenedores no requieren de inspección ya que previamente han sido clasificados a que canal pertenecen, en el sistema aduanero hay tres tipos de canales:

- Canal verde que es donde no se requiere de inspección.
- Canal amarillo requiere de inspección tanto física como la documentación.
- Canal rojo es donde se debe de hacer una revisión minuciosa tanto lo físico como en la documentación.

El sistema aduanero busca trabajar de una manera más transparente. Existen muchas oportunidades de mejora para proporcionar un mejor servicio y así estar al mismo o superior nivel competitivo que los demás países.

“Contar con aduanas modernas, eficientes y honestas es, sin embargo, un área de la más alta prioridad. Es un requisito de la competitividad económica, un componente crítico del equilibrio y la equidad fiscal” (Herrero, 1998, p.1).

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

2.1 ANTECEDENTES

Los retrasos en las aduanas se dan por diversos factores que afectan los tiempos para la entrega de mercancía, es un problema que se ha venido dando desde hace muchos años atrás que hasta el día de hoy sus procesos no son del todo eficientes debido a la falta de modernización. Identificando los factores del porque está fallando el sistema ayudaría hacerlo más ágil, la aduana de Puerto Cortés es uno de los más demandados debido a su localización estratégica por los comerciantes ya que son los que mayormente traen mercadería contenerizada. El tiempo de de desaduanaje se ha ido mejorando poco a poco, se ha ido trabajando para mejorar el servicio en la aduana y tratando cada vez de reducir los tiempos.

“Antes se llevaba como mínimo 15 o 20 días, en este momento el promedio es de 5 días, pero nuestra meta es bajarla más” (Rivera,2017). Como se mencionó anteriormente que se ha ido mejorando, desde 2017 Rivera quién es miembro del Consejo Hondureño de la Empresa Privada (COHEP) menciona que se ha visto una mejora en la reducción de tiempos de desaduanaje pero puede seguirse reduciendo llegar a menos de 5 días con la aplicación de simplificación de procesos y modernización, para lograr que los procesos sean más eficientes y eficaces.

“Años atrás no afectaba mucho al empresario la tardanza en el desaduanaje porque era de 0.01 centavo por kilo pero dada a las circunstancias actuales aumentó en un 1,000% dichos costos lo cual constituye un impacto significativo, por el cambio de operador, el cual justifica los incrementos por la implementación de nueva tecnología y logística” (Brizuela,2019). Debido a la nueva tecnología se han aumentado los costos por parte de los comerciantes, antes costaba menos mantener los contenedores en la aduana debido a que no estaba modernizado por lo tanto no había mucha dinero invertido. También aumentaba los costos de los productos para no tener pérdidas por parte del empresario.

2.2 DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

El principal problema que enfrentan los comerciantes y agentes aduaneros son los atrasos a la hora de desaduanaje y lo que inciden en costos excesivos por la falta de agilidad en los procesos en la aduana de Puerto Cortés causados por diferentes factores, este problema a su vez causa inconformidad en los importadores e impacta directamente en la economía ya que estos lo trasladan vía precio al consumidor final que demanda dicha mercadería.

Identificando los factores que inciden en los atrasos de la aduana de Puerto Cortés surgen con la necesidad de mejorar la eficiencia del proceso de desaduanaje, dicha aduana es la más utilizada por agentes aduaneros debido su ubicación geográfica estratégica como se ha ido mencionando.

Las situaciones antes mencionadas generan que la mercancía esté por un prolongado tiempo almacenado en los depósitos temporales. Los atrasos en el desaduanaje ocasionan que los sistemas aduaneros de Honduras no estén a un nivel de competitividad igual que de los demás sistemas aduaneros alrededor del mundo. Este tipo de situaciones generan un ambiente inapropiado para atraer nuevos inversionistas.

“ La tardanza aumentaba hasta en un 12% el costo final de los productos al consumidor final” (HERALDO,2017).

2.3 PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

¿Cuál es el tiempo promedio de desaduanaje actualmente?

¿Cuáles son los factores que inciden en los atrasos en el desaduanaje de la aduana de Puerto Cortés?

¿Cuáles son las principales características que contribuyen a un sistema aduanero más eficiente?

2.4 OBJETIVOS

2.4.1 OBJETIVO GENERAL

- Exponer la eficiencia del proceso de desaduanaje en la aduana de Puerto Cortés.

2.4.2 OBJETIVO ESPECÍFICOS

- Identificar el tiempo promedio de desaduanaje actualmente.
- Identificar y describir factores que inciden en los atrasos en el desaduanaje de la aduana de Puerto Cortés.
- Determinar cuáles son las principales características que contribuyen a un sistema aduanero más eficiente.

2.5 JUSTIFICACIÓN

El tema escogido para dicha investigación, fue tomado debido a la necesidad de conocer los factores en que el sistema aduanero de Puerto Cortés está fallando y como consecuencia las mercancías no se entregan de manera rápida debido a que no se esta siendo lo suficientemente eficiente.

En la actualidad el principal problema que se presenta a nivel de la aduana de Puerto Cortés es la sobreestadía de la mercadería en la aduana, lo cual constituye un impacto negativo económico para los importadores. Esto contribuye junto con la inoperancia, ineficiencia del personal de aduana lo cual crea un ambiente desfavorable en las importaciones al no permitir mayor agilidad en los procesos en la aduana.

“La limitación operacional incide negativamente en los niveles de rendimiento y eficiencia, condición que sin lugar a dudas crea una desventaja competitiva para Puerto Cortés en relación con los puertos vecinos del área centroamericana, constituyendo una amenaza real, el hecho que la aduana de Santo Tomás de Castilla de Guatemala y ubicado en la zona atlántica, ha iniciado un amplio programa de modernización” (Pineda, 2014,p. 3).

Dada la relevancia del problema antes mencionada para los comerciantes, y que plantea una amplia para los agentes aduaneros y algún sector de la función pública. Es importante un mayor involucramiento de las autoridades gubernamentales competentes que se comprometan y garanticen el cumplimiento de sus funciones ayudando a simplificar los procedimientos aduaneros. Con esta investigación contribuirá proporcionándoles recomendaciones en que aspectos mejorar para reducir los tiempos y hacer de la aduana mas eficiente para reducir las quejas de los agentes aduaneros y a los empresarios del país.

III. MARCO TEÓRICO

3.1 CONCEPTO DE ADUANA

“La Aduana es una antigua institución, cuyo nacimiento en la historia aparece vinculado con el ejercicio del control del tráfico externo y de la potestad tributaria respecto de las mercaderías que atraviesan las fronteras de la jurisdicción de que se trate (ciudad estado, reino, imperio)” (Basaldúa, 2010, p.38). La aduana tiene como fin la aplicación de las tasas impositivas que han sido establecido en la normativa tributaria de los países, se encuentran localizadas en puntos estratégicos de entradas y salidas de mercadería.

“El sistema aduanero protege a la sociedad mediante un control de mercancías en cuanto a sus condiciones sanitarias y ambientales”(Gomez,2011,p.1). Cuando un producto entra o sale de un país debe ser garantizado que no es producto que muestre amenazas para el país destino u origen cumpliendo con las normativas de seguridad.

“En economías pequeñas y abiertas como las centroamericanas, una de las formas de aumentar la riqueza es por medio de un sano y vigoroso comercio internacional. Esto necesariamente implica el flujo de mercancías y medios de transporte cruzando fronteras” (Romero, Barahona, 1999,p.2). El comercio internacional es clave para el crecimiento de la economía debido que ayuda a los comerciantes dentro del país y con la posibilidad de atraer nuevos inversionistas

3.1.1 FUNCIONES DE LAS ADUANAS

Luego de conocer lo que es una aduana se podría decir que la función principal de las aduanas es controlar toda la mercadería que entra y sale del país y aplicarle las tasas impositivas que le corresponde. Por “mercadería” se entiende todo aquel objeto o producto que puede ser importado o exportado. En las aduanas cumple con varias funciones como se la clasificación de mercadería e indica que tratamiento aduanero le corresponde. Registra y mantiene un control del origen de las

mercancías, determina el valor de la mercancía en la aduana, y es el encargado de aplicar los aranceles a los productos.

“Como funciones principales está en ejercer la parte correspondiente a las políticas económica y comercial (por ejemplo, permitir la importación de mercancías para el desarrollo de la industria, o el restringir la importación de productos suntuarios) y ejercer la vigilancia en materia de sanidad, migración y seguridad nacional” (Acosta, 2005, p. 21). Es decir, las aduanas también se encargan de restringir el ingreso de cualquier mercancía que no sean seguras de ingresar al país, con los canales de clasificación se puede determinar fácilmente que productos puede ingresar al país, los comerciantes son los que más importan productos para la comercialización dentro del país esto genera que el país se desarrolle y cause un impacto positivo en la economía del país.

“Un Sistema Aduanero eficiente brinda información suficiente y actualizada sobre el tráfico, origen y destino de los productos, lo cual fomenta la sana competencia e incrementa el aprovechamiento de oportunidades y el uso de inteligencia de mercados para obtener mejores precios en los mercados internacionales” (Barahona, Romero, 1999, p. 2). De manera resumida el sistema aduanero se resumen en cuatro papeles importantes (véase Ilustración 1).



Ilustración 1. Funciones del Sistema aduanero

Fuente: (Barahona & López, 2003)

3.1.2 ROL QUE CUMPLEN LAS ADUANAS EN LA FACILITACIÓN DE COMERCIO

Primero que todo se debe entender que es la facilitación de comercio, por facilitación de comercio se entiende como la simplificación de procesos y modernización en las aduanas para las importaciones y exportaciones de productos. A medida que han pasado los años los procesos del sistema aduanero se ha ido mejorando poco a poco por las nuevas implementaciones de tecnología y maquinaria como ser los equipos de rayos gama, plataformas y pagos en línea que se ha implementado haciendo de los trámites mas rápidos y fáciles.

“La eficiencia y efectividad de los procedimientos aduaneros tienen una influencia significativa sobre la competitividad económica de las naciones” (Arce, 2002, p. 16). En el mundo cada vez se busca la forma de ser competitivo, para el crecimiento del comercio internacional se busca obtener eficiencia y facilitación. La aduana es la principal encargada de efectuar los movimientos de importaciones y exportaciones de mercancías. Despachar la mercadería de manera rápida y eficiente incrementa el nivel de competitividad del país, las aduanas contribuyen a la economía y esto posibilita atraer nuevos inversionistas como se mencionó anteriormente, debido a que los inversionistas buscan lugares donde no sean tan altos los costos, y donde los procesos aduaneros sean más eficientes para importar sus productos.

3.1.3 IMPORTANCIA DE LA FACILITACIÓN DE COMERCIO

El desarrollo económico es unos de los objetivos del gobierno y alcanzar el bienestar de los ciudadanos, una de las maneras de poder alcanzar el desarrollo económico es a través del comercio internacional por medio de la facilitación de comercio. Entre los beneficios más tangibles se podría mencionar la aceleración del desarrollo económico, incremento de inversiones extranjeras, disminución de los tiempos en el desaduanaje, y aumento el nivel de competitividad .

“La reducción del tiempo en los trámites y procedimientos se convierte en un importante beneficio para la sociedad, apoyando a la eficiencia de los servicios públicos y, a la vez, permitiendo el concepto de just-in-time, la logística y ahorros

para las empresas, con aumento en la competitividad de las mismas y de la nación como un todo” (CEPAL, 2005, p.1). La aduana se encuentra trabajando en la facilitación de comercio mejorando la eficiencia, implementando nuevas tecnologías, tratando que los costos disminuyan.

3.2 ADUANAS DE HONDURAS

Las aduanas de Honduras se encuentran ubicados en los diferentes puntos fronterizos con los demás países centroamericanos. En Honduras cuentan con 18 aduanas en total, donde 8 son terrestres, 2 aéreas y 8 marítimas (veáse Ilustración 2).

- Aduanas vía terrestres: El Poy, Agua Caliente, El Amatillo, La Fraternidad, El Florido, Las Manos, Guasaule y Corinto.
- Aduanas vía aéreas: La Mesa y Guardatura de Toncontín.
- vía marítima están las aduanas de Puerto Cortés, Guardatura Roatán, La Ceiba, Tela, Trujillo, Puerto Lempira, El Henecan y Amapala.

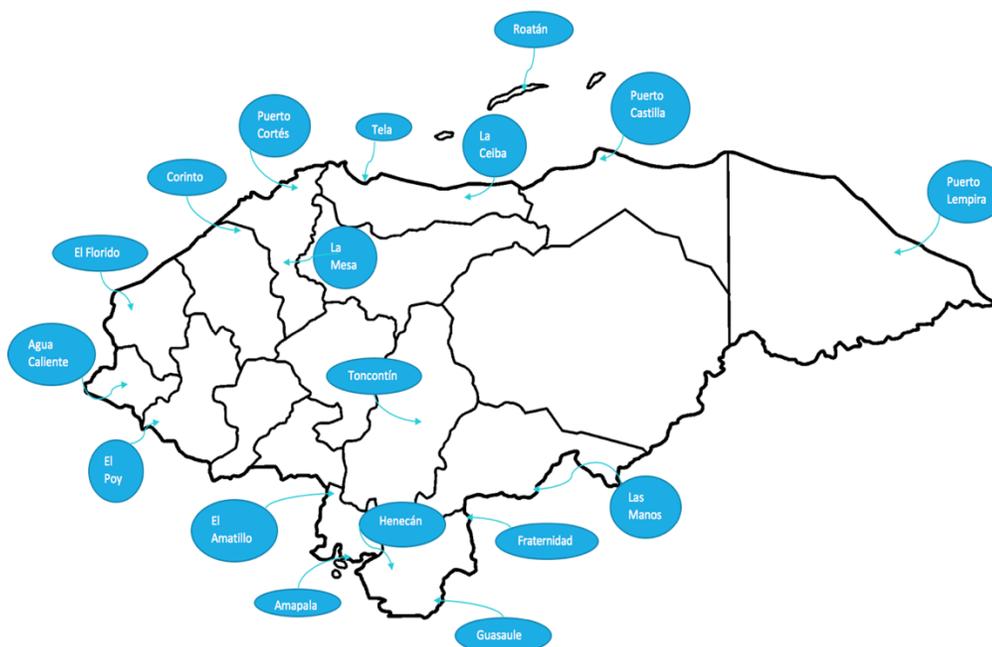


Ilustración 2. Mapa de la Ubicación de aduanas de Honduras

Fuente: propia.

3.2.1 ADUANA DE PUERTO CORTÉS

“Su ubicación es en los 15° 48` 00`´´ latitud norte y 87° 57` 00`´´ longitud oeste constituye por su naturaleza el Centro de Transporte y Comercio de Honduras” (ENP, 2019). Se encuentra ventaja debido a que es una bahía bien protegida de aguas profundas (véase Ilustración 3). Profundas en donde la variación de las mareas es insignificante. La aduana de Puerto Cortés es el más utilizado, es la aduana con mayor tráfico debido a su punto estratégico geográfico por los comerciantes como se ha ido mencionando anteriormente.

“ La carga sujeta a inspección (la que no está en tránsito) ha optimizado sus tiempos de inspección y entrega. Seguimos trabajando en conjunto para optimizar los tiempos de la logística en Puerto, siempre respetando los controles que exigen las autoridades” (Turnes, 2017). La aduana ubicada en Puerto Cortés es manejada por la Dirección Adjunta de Rentas Aduaneras. (véase Ilustración 4)



Ilustración 3. Muelle de la aduana de Puerto Cortés

Fuente: (ENP, 2019)



Ilustración4. Aduana de Puerto Cortés

Fuente: (ENP, 2019)

3.2.2 OPERADORA PORTUARIA CENTROAMERICANA (OPC)

La Operadora Portuaria Centroamericana es la principal encargada de todos los movimientos y operaciones de los contenedores. Con el propósito de aumentar los contenedores que pasan por Puerto Cortés. “Operadora Portuaria Centroamericana (OPC), ha venido trabajando de manera conjunta con las autoridades aduaneras y otras autoridades involucradas, mejorando así los tiempos en el movimiento de carga que pasa por la terminal” (OPC, 2017). Entre mas se reducen los tiempos de todos los movimientos de carga aumenta la capacidad de desaduanar contenedores al día.

“OPC tiene la obligación de realizar inversiones de capital por US\$624 Millones en los próximos 14 años. Ya se han realizado inversiones por encima de los US\$90 millones en la infraestructura existente y equipamiento” (OPC,2017). La aduana ha ido trabajando en la facilitación de comercio abriendo nuevas fronteras, mejorando los procesos implementando equipos de rayos gama y nueva tecnología.

Para el despacho de contenedores dentro de OPC se siguen los siguientes pasos:

- El agente aduanero debe hacer cita para el despacho de su mercancía un día antes, si quiere que se despache el mismo día debe pagar un costo adicional.
- Los documentos que se requieren para hacer dicha cita son la copia y original de la boleta para despacho módulos OPC, copia y carta original de solicitud de despacho del contenedor autorizada por la agencia naviera, copia en físico de la Declaración Única Aduanera bajo los regímenes de importación según corresponda, fotocopia del Bill of Lading (BL) y original.
- Una vez entregados todos los documentos y la Declaración Única Aduanera se confirma la información por medio de los sistemas de información de la OPC y en SARA WEB debe estar en estado de autorización de retiro del contenedor.

3.2.3 PROCEDIMIENTO DE TRAMITES VÍAS MARÍTIMO

A continuación se presenta los pasos y requisitos para realizar los trámites vía marítimo en Honduras, en la administración de aduanas se entrega el permiso de autorización, la garantía sobre los tributos aplicables, conforme a lo establecido en el procedimiento de garantías, el manifiesto de mercancías como declaración o documento de tránsito marítimo tanto físico como electrónico, indicando el carácter del documento simplificado de tránsito correspondiente a cada envío del manifiesto.

Una vez que ha sido revisado y autorizado el procedimiento (el cual ha sido simplificado por las secciones de agentes aduaneros y navieros) presenta ante la administración de aduanas la documentación que a continuación se detalla:

Paso 1

- 1.1 Permiso de autorización para la utilización de procedimientos simplificados (Art.409 RECAUCA,2008).
- 1.2 La garantía sobre las tasas impositivas respectivas esto conforme a lo tipificado en el procedimiento de garantías (Art.407 RECAUCA,2008).
- 1.3 El manifiesto de mercancía como declaración o documento tránsito marítimo tanto físico como electrónico, indicando el carácter del documento simplificado

de tránsito correspondiente a cada envío del manifiesto (Art.408 RECAUCA, 2008) nota: El manifiesto de mercadería deberá ser obligatoriamente transmitido y registrado en el sistema automatizado autorizado por el servicio aduanero superior con una anticipación mínima de 24 horas.

Paso 2

2.1 Recepciona la declaración o manifiesto de la documentación correspondiente que respalda el tránsito, de la compañía naviera (Art.407,408 primer párrafo del RECAUCA,2008).

2.2 Una vez que se ha revisado toda la documentación pertinente y ha verificado que ésta, esta conforme a lo establecido en los procedimientos, verificar que los datos indicados en la documentación concuerdan a su vez con lo que está registrado en el sistema.

2.3 Luego de haber verificado lo mencionado anteriormente y comprobado que se encuentra en legal y debida forma, se autoriza firmando y sellando el inicio de tránsito marítimo.

2.4 Clasifica y separa las copias correspondientes a la aduana y entrega el resto de la documentación del transportista, compañía naviera o su representante. Nota: Es importante recalcar que el servicio aduanero no autorizará el "trámite correspondiente a la transmisión de la información del manifiesto de carga" en los casos que la documentación esté incompleta o que haya incongruencias en la información presentada.

2.5 En los casos en los cuales no aparezca registrado el manifiesto de carga y quien lo envíe afirme que efectivamente fue enviado electrónicamente, para que dicha aceleración sea aceptada por el servicio aduanero, el responsable de proveer dicha información deberá acreditar dicha transacción mediante la presentación del número de registro o copia del mensaje aceptado y validado en el sistema informático aduanero.

2.6 En los casos en los cuales por situaciones de fuerza mayor la información no sea transmitida en los canales de comunicación preestablecidos el servicio aduanero establecerá la forma y supervisará las condiciones para la presentación del manifiesto de carga (Art. 246 RECAUCA,2008).

Paso 3

3.1 Una vez cumplido con lo anterior le entregarán la documentación al representante para la revisión física.

3.2 Una vez efectuado y completado el paso anterior procede a transmitir el manifiesto de puerto partida mediante transmisión electrónica para constituirse en lo que se conocerá como el manifiesto del puerto de destino (Art.411 RECAUCA,2008).

Paso 4

4.1 El representante de aduana recibe la documentación respectiva, del transportista, agencias navieras o representante.

4.1 Si todo lo anterior está conforme, se autoriza la salida mediante firma y sello para el inicio del tránsito marítimo. Nota: En los casos en que el representante de aduana determine inconsistencias entre la documentación y su inspección física éste detendrá el proceso de salida y enviará la documentación a la administración de aduana para que estos conforme a los procedimientos establecidos, establezca lo que procede y apliquen las multas en los casos que lo amerite de acuerdo a la ley. Una vez dilucidado esto, se continua con lo establecido en el paso número 2.

Paso 5

5.1 Al momento de llegar a la aduana de destino, el responsable de la mercancía deberá presentar a las autoridades aduanera una copia del manifiesto de carga, quienes conservarán una copia a efectos de someter a revisión o vigilancia aduanera de mercancía (Art.411 RECAUCA, 2008).

Paso 6

Se considera concluido el tránsito entre los estados involucrados cuando las actividades aduaneras dispongan del manifiesto transmitido a través de un intercambio de datos al puerto de destino y que tengan a su vez a la vista las mercancía.

Las actividades aduaneras tanto el punto de origen como el de destino cuando ellos consideran pertinente podrán llevar a cabo revisiones mismas que pueden ser a través podrán llevar a cabo revisiones mismas que pueden ser a través de auditorías basándose en un análisis de los posibles riesgos observados y en los casos que amerite corroborar información de los manifiestos enviados mediante cruce de datos por su comprobación (Art. 421, literal e RECAUCA,2008).

El puerto de destino enviará mensualmente a la autoridad de puerto partida una lista de los manifiestos presentados en el mes anterior, elaborado por las compañías navieras o sus representantes (Art.411 segundo párrafo RECAUCA,2008).

3.3 CONCEPTOS BÁSICOS

3.3.1 LEGISLACIÓN ADUANERA

La legislación aduanera en el entorno del comercio exterior, es el conjunto de reglas y leyes aplicadas a las importaciones y exportaciones.

3.3.2 DERECHO ADUANERO

El derecho aduanero son normas que regulan las actividades del estado del comercio exterior de mercancías que se exporta o importa en sus diferentes reglamentaciones al o del territorio aduanero.

3.3.3 DECLARACIÓN ÚNICA ADUANERA (DUA)

La Declaración Única Aduanera es un formato que viene a reducir la cantidad de formularios declarando la mercancía que va dentro del contenedor. Si la información declarada en el DUA no concuerda con las inspecciones físicas en caso de ir al canal amarillo o rojo, se le aplicará una sanción.

3.3.4 ARANCEL

“El arancel no es más que un impuesto que se grava a la entrada de las mercancías en la frontera de un país y que se aplica de diferente forma (distintos porcentajes sobre el valor del producto que hay que pagar en frontera) para cada tipo de producto”(Pereyra, 2014, p. 3). Son tasas impositivas que se les asigna a los productos importados hacia un país, los aranceles generan ingresos para el país por ello es importante la comercialización internacional.

3.3.5 CANALES DE SELECTIVIDAD

Los canales de clasificación están segmentados por tres colores verde, amarillo y rojo cada uno determina que tipo de control el sistema aduanero realizará sobre la mercancía. En el canal verde no se realiza ningún tipo de inspección ni físico ni en la documentación de la mercadería, el solicitante se presentará con la solicitud de destino al servicio aduanero este mismo corroborará los datos declarados y autorizará el despacho de la mercancía. En el canal amarillo se hace una revisión de la documentación si concuerda con lo declarado, si no existen incongruencias se procederá igual que en el canal verde, en caso de haber encontrado irregularidades se procederá a detener la mercancía. En el canal rojo se deberá hacer una inspección minuciosa y exhaustiva sobre la mercancía tanto físico como la documentación, el control físico se mide la cantidad y calidad de la mercancía.

3.3.6 CERTIFICADO FITOSANITARIO

Es un certificado que se requiere cuando se exporta e importa productos de origen vegetal ejemplo del certificado fitosanitario (véase Anexo 4).

3.3.7 CONTROL ADUANERO

“Medidas aplicadas a los efectos de asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos de cuya aplicación es responsable la Aduana” (Padilla, 2017, p. 1). El control aduanero inspecciona, verifica y supervisa todas las mercaderías que entran a la aduana.

3.3.8 BILL OF LADING

El Bill of Lading es un recibo internacional de servicios de carga, proporciona a detalle toda la información que se requiere para procesar el envío de carga. Ejemplo de Bill of Lading (véase Anexo 5).

3.4 NUEVAS PLATAFORMAS PARA LOS TRÁMITES ADUANEROS

Las aduanas se han visto con la necesidad de la implementación de nuevas tecnologías tales como plataformas virtuales para agilizar los procesos y simplificarlos con el objetivo de modernizar los trámites.

La Dirección Adjunta de Rentas Aduaneras (DARA) ha creado nuevas plataformas para agilizar los procesos como SARA WEB 2.0, DUCA y generación de recibos en línea.

3.5 DIRECCIÓN ADJUNTA DE RENTAS ADUANERAS (DARA)

La Dirección Adjunta de Rentas Aduaneras (DARA) inicia el 14 de marzo del 2016 mediante el Decreto Ejecutivo No. PCM-82-2015:

CONSIDERANDO: Que de conformidad al Decreto Legislativo Número 17-2010 de fecha 28 de marzo de 2010, publicado en el Diario Oficial La Gaceta de fecha 22 de abril de 2010, donde se crea la Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI) ahora conocido como Servicio de Administración de Rentas de Honduras (SAR) cuya función es

administrar los sistemas tributarios, aduaneros y la Dirección Ejecutiva debe ejercer sus funciones ejecutivas por medio de tres direcciones adjuntas, siendo una de ellas la Dirección Adjunta de Rentas Aduaneras (DARA).

ARTÍCULO 1. Escindir la Dirección Adjunta de Rentas Aduaneras(DARA) de la Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI) y adscribirla a la Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas (La Gaceta, 2016,A.1).

ARTÍCULO 2. En razón de la escisión indicada en el numeral precedente, los recursos asignados en el presupuesto general de ingresos y egresos de la república de la referida dependencia y todas las acciones y derechos que le corresponden, serán transferidos a la secretaría de estado en el despacho de finanzas, de manera inmediata (La Gaceta, 2016,A.2).

ARTÍCULO 3. La secretaría de estado en el despacho de finanzas es la responsable, en lo conducente, de la administración del personal y del patrimonio de la Dirección Adjunta de Rentas Aduaneras(DARA) para lo cual procederá a levantar un inventario pormenorizado de los bienes que integran el patrimonio de la citada dirección, tomará las providencias que sean necesarias para la ejecución del mandato establecido en el presente Decreto (La Gaceta, 2016,A.3).

3.5.1 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

La Dirección Adjunta de Rentas Aduaneras (DARA) como cualquier otra institución tiene objetivos que se quiere alcanzar, dos principales de ellos es aumentar la recaudación tributaria aduanera por medio de servicios ágiles y eficientes para contribuir en el desarrollo económico y social de Honduras y el aumento del cumplimiento voluntario de las obligaciones aduaneras, con el propósito de reducir la defraudación fiscal.

3.6 UNION ADUANERA ENTRE HONDURAS Y GUATEMALA

“La sustitución de dos o más territorios aduaneros por un solo territorio aduanero, de manera que los derechos de aduana y las demás reglamentaciones comerciales respectivas sean eliminadas” (Pérez,2009,p. 33). Con la unión aduanera es más fácil

el movimiento de mercancías como si fuese uno solo, que trabajen de manera conjunta para poder eliminar algunas reglamentaciones.

“La unión aduanera se da con el propósito de llegar a los acuerdos comerciales para poder disminuir los aranceles a las importaciones. Entre los países de Centroamérica, el arancel promedio aplicado para las importaciones de bienes es bajo 2%” (CEPAL,2018).

La implementación de la unión aduanera entre Honduras y Guatemala inició el 26 de junio del 2017 donde firmaron el acuerdo los presidentes de Honduras y Guatemala, con el fin que las reglamentaciones comerciales y los derechos arancelarios a la importación sean eliminados por completo para la comercialización de mercaderías, entre los países que conforman la Unión Aduanera para la libre circulación de mercadería entre Guatemala y Honduras.

Honduras y Guatemala, representarán la economía más grande de Centroamérica y la séptima en Latinoamérica con un PIB aprox. de USD \$ 84 mil millones. Conformarán un mercado de 24 millones de personas, aprox. un 53% de la población total de Centroamérica. En vista que se convierten en un solo territorio aduanero, este será de 221,381 km cuadrados, aprox. un 44% del total del territorio centroamericano. (ADUANAS,2019)

En el primer avance de la unión aduanera se puede ver que hubo mejoras en cuanto a tiempos se logró reducirlo para aquellas mercancías que gozan de la libre circulación, y la implementación de puestos fronterizos integrados, Factura y Declaración Única Centroamericana (FYDUCA) y las Notificaciones de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MSF).

3.6.1 VENTAJAS DE LA UNIÓN ADUANERA

La unión aduanera surge con el fin de movilizar las mercaderías con mayor facilidad y los aranceles a las importaciones disminuyan, por lo tanto, tiene otras ventajas para demostrar que es de mucha importancia constituir una unión aduanera.

Tendrá un impacto en la reducción de los costos para la logística de la mercancía, se reducen los requisitos y la tramitación para aquellos productos que circulan libremente.

Los productos que gozan de libre circulación los tiempos de movilización se reducen por la implementación de nuevos sistemas informáticos, coordinación entre autoridades y políticas económicas, mejora la competitividad en los países que constituyen la unión aduanera. La unión aduanera será mas fuerte si todos los países a nivel centroamericano se unan para una mayor facilitación de comercio.

“En este marco, los Estados más poderosos buscan alianzas para mantener sus niveles de competitividad, mientras que las economías más pequeñas aspiran a no quedar aisladas ni enfrentar el proteccionismo por no incluir sus economías a dichos acuerdos, hecho que impulsa la integración a nivel global” (Bartesaghi, 2015, p.8).

3.6.2 CONCEPTOS DE LA UNIÓN ADUANERA

- Factura y Declaración Única Centroamericana (FYDUCA) es un documento electrónico lícito donde se describe la naturaleza de los productos y calcula los impuestos que debe pagarse. El FYDUCA lo inicia el país que envía la mercancía desde la página virtual de la autoridad tributaria en el caso de Honduras se ingresa a la página del Servicio de Administración de Rentas (SAR) para Guatemala se ingresa a la página virtual de la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT). Primero se debe ingresar a la página web de la autoridad tributaria con las credenciales que proporciona la autoridad tributaria que corresponda , luego se encuentra una sección de “agencia virtual”, se busca la opción donde se genera el FYDUCA en el sistema, completar el documento luego imprimirlo, el adquirente debe entrar al sistema de la autoridad tributaria del adquirente , para validar con su usuario y contraseña, luego de eso buscar la opción de boleta de pago y por último efectuar el pago.
- El territorio aduanero único muestra geográficamente los territorios que la unión aduanera abarca , es decir, las tierras de Honduras y Guatemala.

- Las aduanas periféricas son los sitios de control ya sea marítimo, terrestre o aéreo que están autorizadas para las operaciones de entradas y salidas de mercaderías con destino o procedentes de un estado parte , donde se aplica legislación y procedimientos uniformes para el despacho de las mercancías.
- Los puestos fronterizos integrados se encuentran ubicados en la frontera de Honduras con Guatemala, las autoridades de ambos ejercen funciones integradas , se componen como centro de facilitación del comercio y centro de control.

3.6.3 PRODUCTOS EXCLUIDOS DEL LIBRE TRÁNSITO DE LA UNIÓN ADUANERA

Los países que conforman la unión aduanera, crearon una lista de productos a ser excluidos del libre tránsito, por ser productos frágiles, por diferentes motivos como los precios, competencia y seguridad de los países (véase la tabla 2).

Al no ser parte de los productos que puedan circular libremente se debe seguir los procedimientos establecidos según el Código Aduanero Uniforme Centroamericano y su Reglamento. La circulación de dichos productos será por medio de puestos fronterizos integrados.

| Productos agropecuarios excluidos del libre tránsito | |
|--|--|
| Animales vivos | Bovino, porcino, gallo o gallina |
| Carnes | Carne, despojos, tocino, pollo y embutidos |
| Productos lácteos | Queso, leche o parecidos a los productos lácteos |
| Hortalizas | Papas, cebolla, brócoli, frijoles, etc. |
| Bebidas fermentadas | Cerveza, vinos |
| Otros productos | Huevos, maíz amarillo y maíz blanco, harina y sémola de maíz, aceites vegetales, jugos y néctares, alcohol etílico, aguardiente, alimentos para animales, tabaco y sus productos, café sin tostar, azúcar de caña, cemento, derivados de petróleo, medicamentos, abonos. |

Tabla 1. Ejemplo productos agropecuarios excluidos del libre tránsito

Fuente: Propia

Nota: Los productos que se encuentran en la lista son solo algunos de los productos agropecuarios que han sido excluidos de la libre circulación.

3.7 INDICADORES CLAVE DE MEDICIÓN

Los indicadores clave de medición también conocidos como KPI's se utilizan para ver ya analizar si un proceso , avance o ejecución de un plan estratégico esta teniendo resultados buenos o malos para luego ver que es lo que está fallando y de esta manera darle sus debidas correcciones.

García (2008) Afirma:

Un indicador es una magnitud que expresa el comportamiento o desempeño de un proceso, que al compararse con algún nivel de referencia permite detectar desviaciones positivas o negativas. También es la conexión de dos medidas relacionadas entre sí, que muestran la proporción de la una con la otra. En otras palabras , los indicadores sirven para medir si un proceso esta siendo eficiente o no, comparándolos con otros modelos para poder ver si el proceso esta teniendo un impacto negativo o positivo.

| Beneficios | Descripción |
|--|---|
| Servicio al cliente | Garantiza satisfacción al cliente proporcionándole un servicio rápido y de buena calidad. |
| Mejora continua | Los KPI's le da seguimiento a los procesos ,así poder observar las oportunidades de mejora y tomar acciones de inmediato que sean necesarias. |
| Benchmarking interno | Se evalúa y compara los rendimientos de procesos o sistemas de otras organizaciones. |
| Establecimiento de metas a corto y largo plazo | Se establece las metas que se quiere lograr y conocer si los resultados han sido los esperados. |

Tabla2. Beneficio de los indicadores clave de medición

Fuente: Propia

“Uno de los pilares básicos de la gestión de calidad es la medición. Si no se recogen datos no puede medirse un proceso y en consecuencia no puede mejorarse éste”. Medir los datos puede llevar a la organización conocer si el proceso está siendo eficiente y si es de buena calidad , y si no lo está siendo, tomar medidas necesarias para mejorarlo” (Deming, 1982).

3.7.1 IMPORTANCIA DE LOS INDICADORES CLAVE DE MEDICIÓN EN LA ADUANA DE PUERTO CORTES

Los indicadores clave de medición en instituciones del gobierno son necesarias para hacer de un sistema rápido y eficiente, ya que sirven para medir el rendimiento del personal para que el sistema de aduanero de Puerto Cortés pueda medir el desempeño de sus empleados, e incluso para tener una meta de cuantos contenedores se quiere desaduanar al día o cuantas mercancías se deben entregar al día. Es necesario cuantificar esos factores por las cuales generan atrasos en el momento de desaduanar para eso se requiere medir los datos de los resultados que se están obteniendo actualmente.

3.8 DIAGRAMAS DE FLUJO

Un diagrama de flujo es una representación de pasos de un proceso, una herramienta visual se componen con símbolos y cada símbolo describe cada paso del diagrama (véase Ilustración 5).

“Se trata de una muy útil herramienta para poder entender correctamente las diferentes fases de cualquier proceso y su funcionamiento , y , por tanto , permite comprenderlo y estudiarlo para tratar de mejorar sus procedimientos” (Manene, 2011). Con un diagrama de flujo es mucho mas fácil para identificar tareas que no tienen valor en el proceso y se utiliza también para determinar un tiempo promedio de todo el proceso, si las tareas están bien distribuidas entre todo el personal. El propósito de un diagrama de flujo es mejorar los procesos.

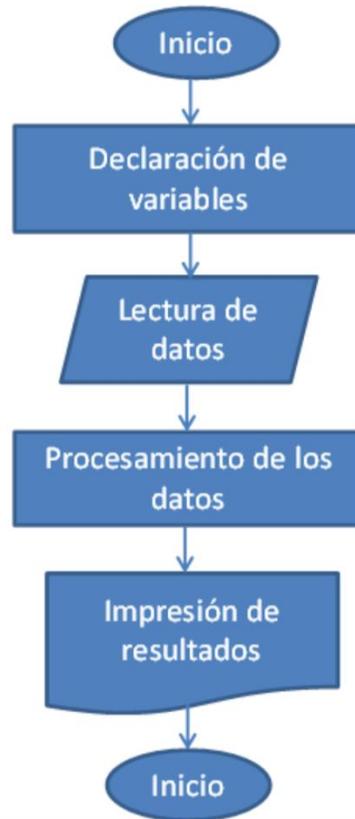


Ilustración 5. Diagrama de flujo

Fuente: (Garcia & Solano, 2005)

3.9 PARETO

“El nombre de Pareto fue dado por el Dr. Joseph Juran en honor del economista italiano Vilfredo Pareto (1848-1923) quien realizó un estudio sobre la distribución de la riqueza, en el cual descubrió que la minoría de la población poseía la mayor parte de la riqueza y la mayoría de la población poseía la menor parte de la riqueza” (Sales, 2019, p.2). Es una herramienta muy utilizada en el mundo de la ingeniería industrial para la mejora continua, se emplea para analizar las fallas en los procesos, sus posibles causas y como objetivo es dar una solución.

“Es una herramienta polivalente y fácilmente aplicable, no sólo en el control de la calidad sino en cualquier ámbito. Utilizado en presentaciones y reuniones aumenta la eficacia y la rapidez de la comunicación ya que, permite identificar rápidamente y a simple vista el problema más grave” (Camisón, 2010,p. 30).

3.10 PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE UNA ADUANA EFICIENTE

Las aduanas juegan un rol importante para la economía del país, una aduana eficiente se hace atractivo para nuevos posibles inversionistas, incluso tienen el trabajo de ser cuidadosos con lo que entra y sale del país por ello debe seguir un procedimiento eficiente y con los menos errores posibles.

“La eficiencia se mide como el grado mínimo de recursos utilizados asociado a un máximo nivel de *outputs* generados, logrando una optimización bajo ciertas condiciones impuestas como pueden ser precios y la tecnología” (Zamora, 2017).

Las principales características que debe poseer una aduana para llegar a ser eficiente es la modernización implementando nueva tecnología para hacer de los procesos mas ágiles y eficientes reduciendo los tiempos de desaduanaje, invertir en una buena infraestructura, impartir capacitaciones constantes al personal e implementar indicadores claves de desempeño al personal.

“Utilizar procedimientos y estándares existentes y acordados internacionalmente e incluir medidas de facilitación en las políticas existentes y acordados internacionalmente” (Arce, 2006, p. 16).

3.11 PROCEDIMIENTOS SIMPLIFICADOS

Miranda (2017) Afirma:

Los procedimientos simplificados pueden ser concedidos a operadores económicos. Estos procedimientos incluyen la presentación de una declaración incompleta ya sea en un documento comercial o administrativo, o una declaración de mercancías con información mínima y acompañada solamente por aquellos documentos que sean indispensables para el desaduanamiento. (p.12)

Con lo anteriormente mencionado los procedimientos simplificados son de mucha ayuda debido a que solo se utiliza documentación necesaria e importante para los trámites en las aduanas entre mas reducidos los procesos mayor eficiencia y mayor agilidad.

IV. METODOLOGÍA/PROCESO

4.1 ENFOQUE Y MÉTODOS

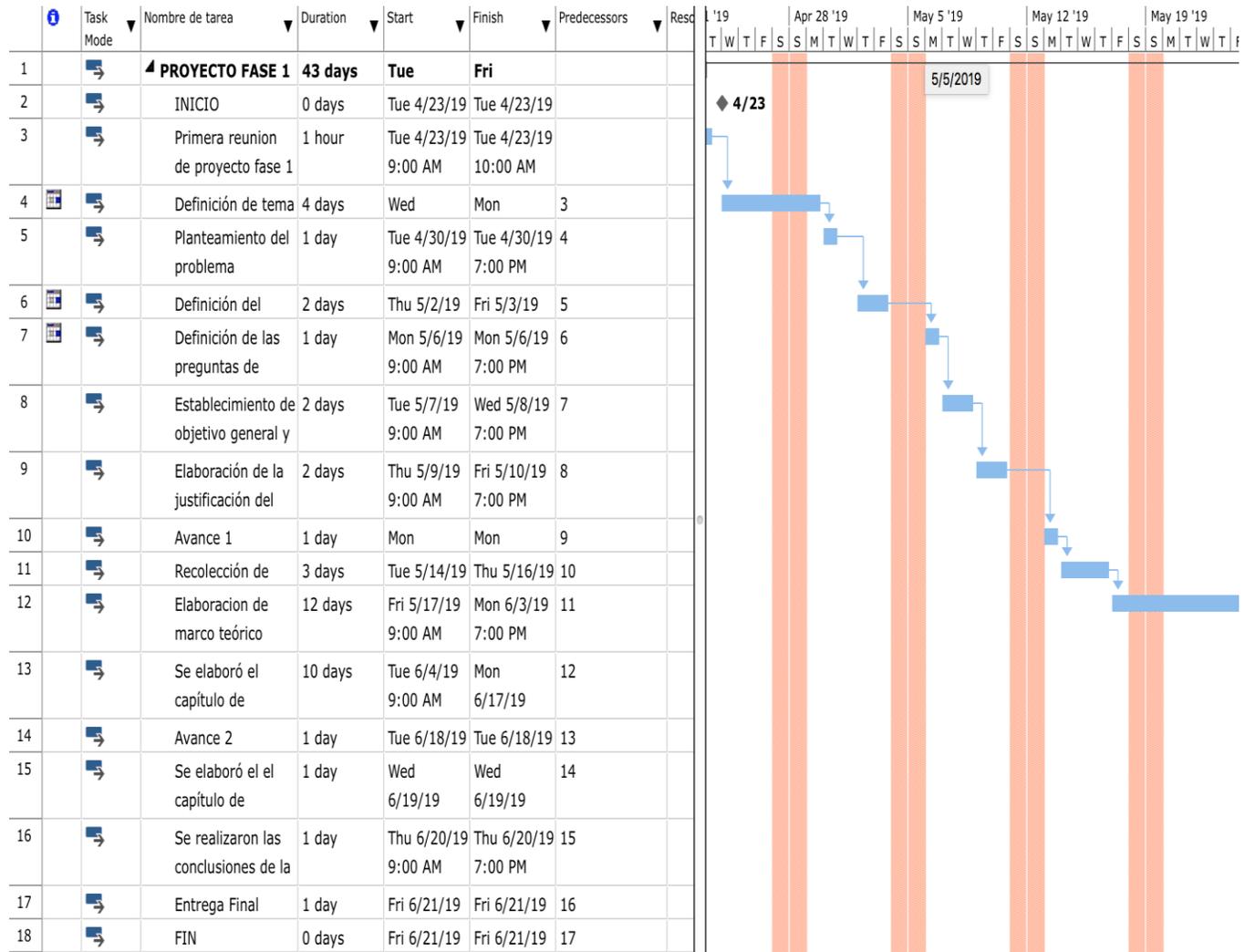
Para la realización de la investigación, es necesario establecer que tipo de enfoque y método se orientara la investigación, para esta presente investigación se utilizó un método explicativo debido a que es un trabajo centrado a conocer el proceso de desaduanaje y las posibles causas o factores que inciden en los retrasos en la aduana por medio de interpretaciones y análisis.

La investigación es de enfoque cualitativo ya que la información que se utilizó es en base a procesos y analizar información actual proporcionada por expertos tomando análisis en base a sus preguntas respondidas en las entrevistas .

4.2 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS APLICADOS

Los instrumentos que se utilizaron para llevar a cabo la recolección de información fue por medio a entrevistas a expertos que conocen el tema de aduanas, manejan las operaciones de aduanas y por último entrevistas a los agentes aduaneros.

4.7 CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES



V. ANÁLISIS Y RESULTADOS

5.1 DIAGRAMA DE FLUJO

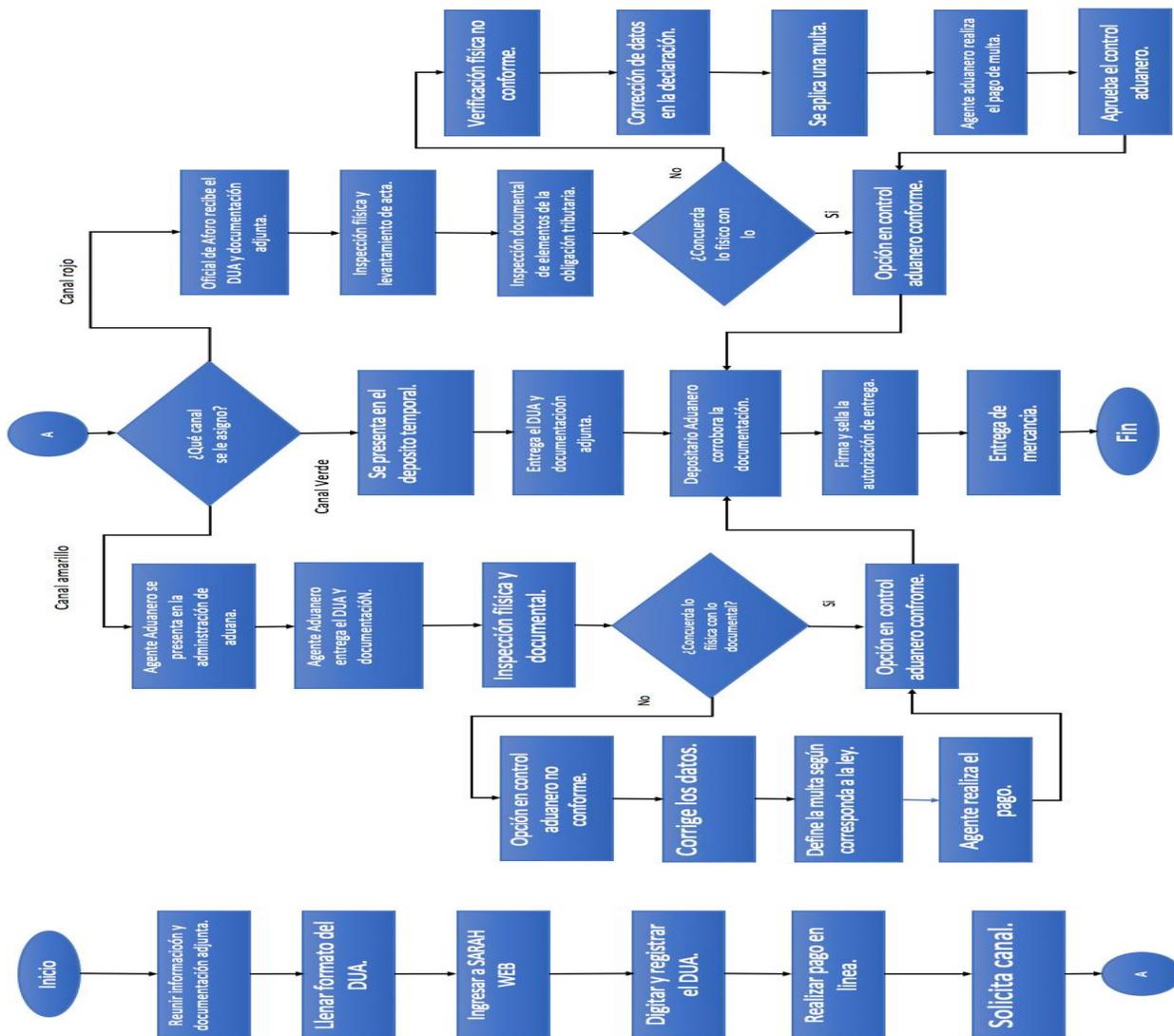


Ilustración 6. Diagrama de flujo proceso de desaduanaje

Fuente: Propia

En el diagrama de flujo se puede observar todos los pasos que se llevan a cabo manejados por el agente aduanero y el oficial de despacho en el proceso de desaduanaje, entre los canales verde, rojo y amarillo se realizan diferentes pasos para proceder a despachar la mercadería, en canal verde es el más simple y rápido es el más frecuente a utilizarse por los agentes aduaneros. Si es amarillo o rojo se ve que son procesos similares aunque en el rojo son mas minuciosos debido a que se revisa el estado de la mercancía, origen, peso, clasificación arancelaria, cantidad de productos, entre otros elementos. En el caso de encontrar inconsistencias cuando se realiza las inspecciones físicas y documentales que no concuerdan, se procede a levantarles una sanción al agente aduanero que deben de pagar antes del retiro de su mercancía.

En base a la entrevista al director del Dara menciona que actualmente reciben un promedio de 426 declaraciones de contenedores al día y en base a la entrevista a los expertos con sus respuestas se tomó un tiempo promedio de desaduanaje para canal verde es actualmente de 3 días y medio desde que llega el barco, canal amarillo es de 4 días y rojo es de 6 días. Se hace un proceso de descarga el depositario (OPC) si esta correcto hace un ingreso de depósito vía sistema al momento que OPC da luz verde interviene el DARA, si existen dudas se pueden pasar a canal amarillo o rojo por que lo declarado no coincide. El tiempo de desaduanaje varía dependiendo del tipo de producto que se importa, muchas veces el tipo de producto hay que darle tratos distintos hay productos que requieren de la inspección y fumigación por parte de OIRSA , el producto perecedero y hacerlo lo mas rápido posible, rayos gama en caso no se pueda abrir y verificar que tipo de mercancía es, hay mercancías que no presentan ningún tipo de riesgo ni para la salud ni a la economía, de lo contrario eso no requiere de inspección.

5.2 LLUVIA DE IDEAS

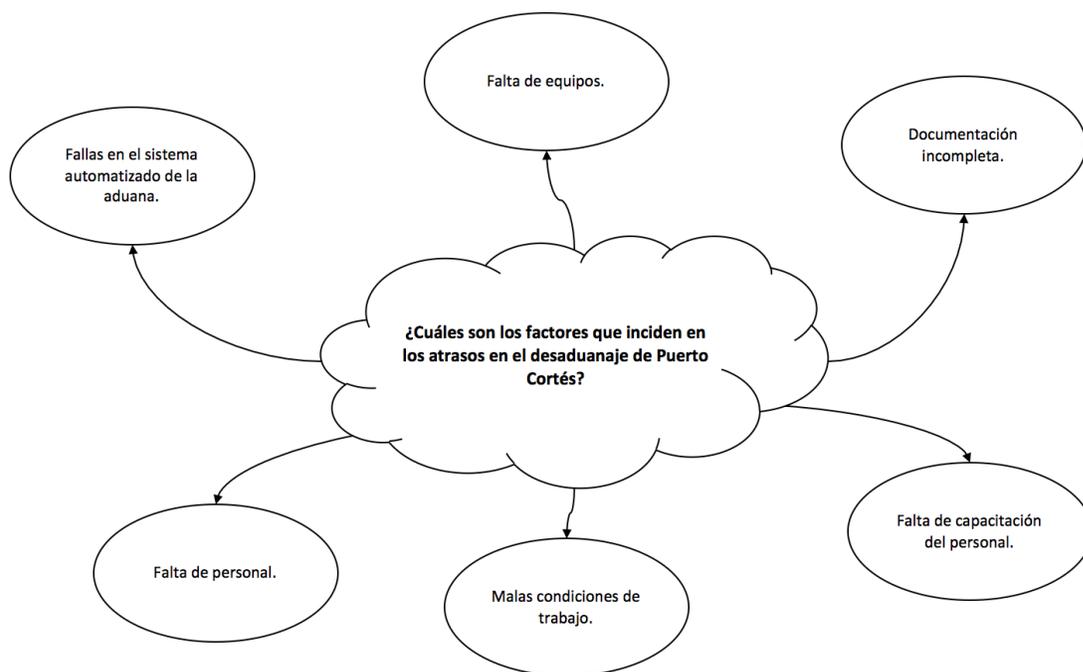


Ilustración 7.Lluvia de ideas

Fuente: Propia

Por medio de una lluvia de ideas se dieron a conocer los posibles factores que inciden en los atrasos en el desaduanaje. En las entrevistas con el director regional de aduanas y los agentes aduaneros se pudo observar que hay una contradicción, el director menciona que la mayoría de los atrasos que se dan es por el incumplimiento por parte del agente aduanero a la hora de reclamar la mercancía no lleva toda la documentación completa, sin embargo, los agentes aduaneros mencionan que la aduana no está siendo eficiente por diferentes factores como ser falta de personal, falta de capacitación al personal, y en ocasiones los sistemas automatizados fallan estos sistemas son para corroborar información de la documentación y declaración que está presentando el agente aduanero.

5.3 DIAGRAMA DE PARETO

Con la herramienta Pareto se pueden medir las causas, se puede ver cuales son las mas comunes entre en un rango de 1-5 se les pidió a los expertos que evaluaran los factores con una calificación cuales consideran que se dan con más frecuencia, es decir, cuales son los factores que mayormente inciden en los retrasos.

TABULACIÓN DE DATOS

| Factores | Director regional de aduanas | Agente Aduanero 1 | Agente Aduanero 2 | TOTAL |
|--|------------------------------|-------------------|-------------------|-------|
| Fallas en el sistema automatizado de la aduana | 3 | 4 | 3 | 10 |
| Documentación incompleta | 5 | 3 | 3 | 11 |
| Falta de personal | 2 | 4 | 5 | 11 |
| Falta de capacitación de personal | 3 | 5 | 5 | 13 |

Tabla 3. Tabulación de datos

Fuente: Propia

Primero se tabularon los datos de cada calificación y se tomo un total para tomar los siguientes datos. Para hacer el diagrama de Pareto se ordena primero de forma ordenada los factores que tienen mayor a calificación a menor calificación. Como se puede apreciar en la tabla 4, se ordenó de la siguiente manera:

| FACTORES | Director regional de aduanas | Agente Aduanero 1 | Agente Aduanero 2 | TOTAL | % | ACUMULADO | %ACUMULADO |
|--|------------------------------|-------------------|-------------------|-------|-----|-----------|------------|
| Falta de capacitación de personal | 3 | 5 | 5 | 13 | 22% | 10 | 22% |
| Documentación incompleta | 5 | 3 | 3 | 11 | 24% | 21 | 47% |
| Falta de personal | 2 | 4 | 5 | 11 | 24% | 32 | 71% |
| Fallas en el sistema automatizado de la aduana | 3 | 4 | 3 | 10 | 29% | 45 | 100% |

45% 100%

Tabla 4. Tabla de datos ordenados de mayor a menor

Fuente: Propia

Ahora bien, todos los factores son causas de un proceso lento en el desaduanaje que se ve con la necesidad de tratar de mejorar, con el diagrama de Pareto se puede observar de manera ordenada cuales son los problemas tienen más prioridad. El factor que mayor frecuencia que incide en los retrasos es por la falta de capacitación al personal que es por el cual se debe comenzar a mejorar con la implementación de capacitaciones periódicas el segundo factor es la documentación incompleta, luego la falta de personal y por último el factor que tiene menor frecuencia es las fallas en el sistema automatizado de la aduana.

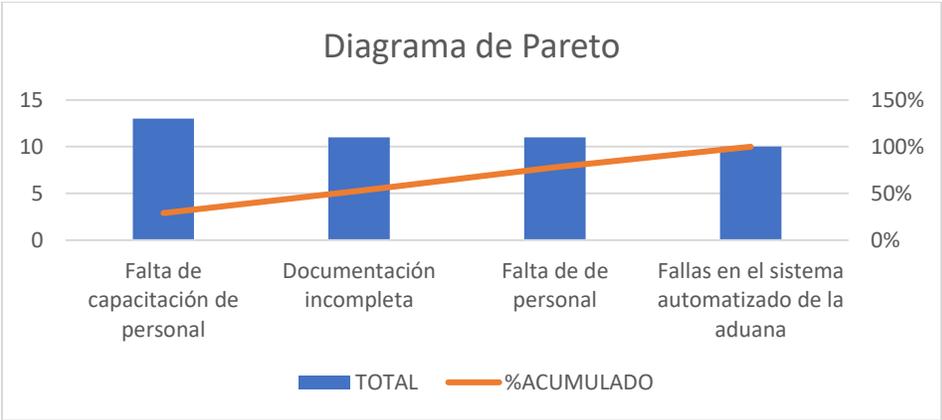


Ilustración 8. Diagrama de Pareto

Fuente: Propia

5.4 5 PORQUE'S

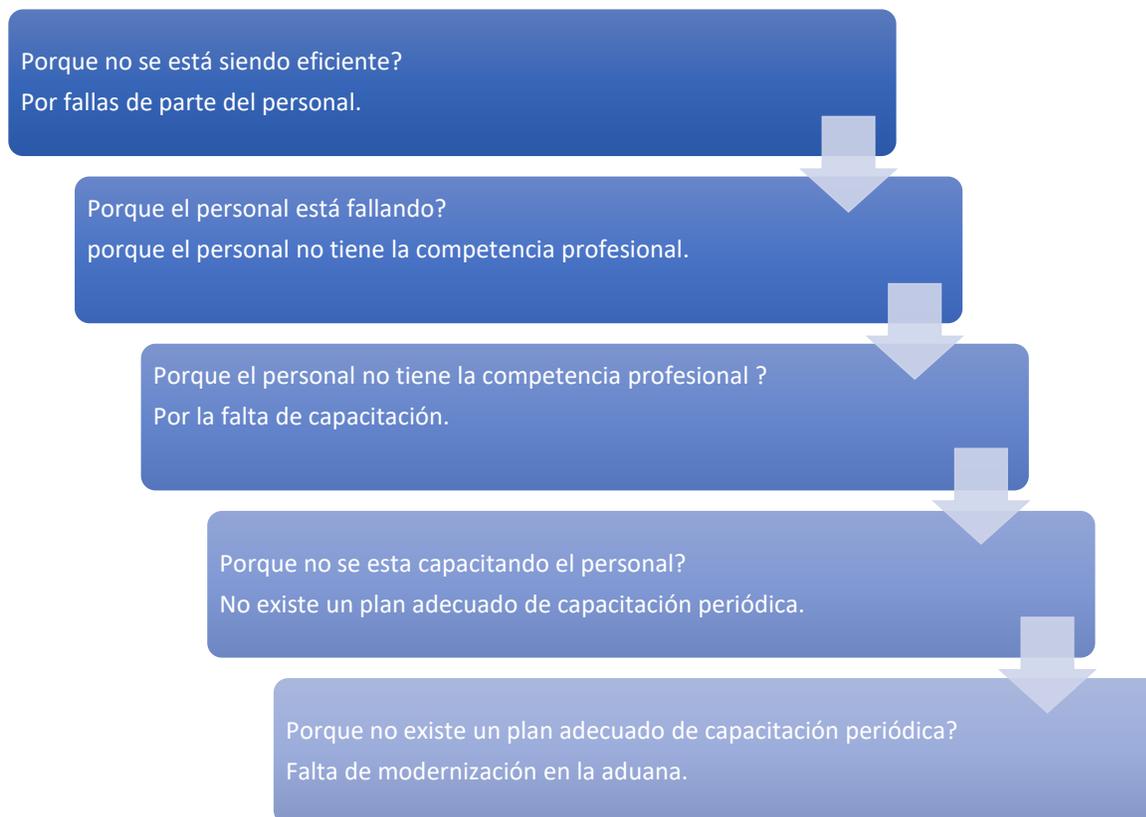


Figure 9. Los 5 porqués

Fuente: Propia

Se puede observar que la aduana no está siendo eficiente y el principal problema como se analizó en el diagrama de Pareto es porque el personal no está siendo lo suficientemente capacitado. El diagrama de los 5 porqués se utilizó para responder las preguntas de porque esta fallando el principal problema del porque no se esta siendo eficiente, por fallas del personal y porque el personal esta fallando porque esta siendo lento porque no han adoptado nuevos conocimientos o habilidades por falta de capacitaciones constantes debido a que estos no se les está midiendo el rendimiento. Los agentes aduaneros mencionan que para lograr un paso mas a la eficiencia se debe mejorar al menos 50% de todos los factores antes mencionados que afectan un rápido despacho de mercancías. En la siguiente tabla se puede ver las características de una aduana eficiente utilizando las 6M'S.

| Características de una aduana eficiente utilizando 6M'S | |
|--|---|
| MANO DE OBRA | Descripción |
| Capacitación periódica al personal | Mantener al personal en capacitaciones periódicas es de mucha importancia debido a que desarrollan tanto en lo personal como en lo profesional, adoptan nuevas habilidades y su rendimiento mejora. |
| Contratar más personal calificado | Contratar a personal calificado con las habilidades de utilizar nueva tecnología, y con conocimiento en el campo aduanero. |
| MÁQUINA | |
| Contar con mas equipos rayos gama | Permite lograr las inspecciones de manera más rápida, permitiendo detectar mercancías ilegales o que no han sido declaradas. |
| MATERIALES | |
| Reducir la cantidad de documentos físicos | La reducción de documentos físicos reduce costos, permite agilizar y simplificar los flujos de información. |
| MEDICIÓN | |
| Implementar indicadores clave de rendimiento | Utilizando Indicadores clave de rendimiento se puede visualizar las mercancías entregadas y estimados, tener una fecha estimada cuando se entregará al agente aduanero y el cumplimientos de entrega. |
| METODO | |
| Procesos más simplificados | La reducción de procesos a más reducidos disminuyen los costos y la eficiencia de la aduana incrementa. |
| Implementar la facilitación de comercio | Procedimientos más rápidos para el tráfico de mercancías, ingresan más rápido al país de destino. |

Tabla 5. Características de una aduana eficiente

Fuente: Propia

La tabla anterior fue hecha en base a conocimientos propios tomando en consideración las sugerencias de los agentes aduaneros y conocimiento propio aplicando las 6 M's. Para el personal, los procesos y equipos para agilizar los procesos.

VI. CONCLUSIONES

- Con el diagrama de flujo se plasmaron todos los pasos del proceso de desaduanaje se concluyó que el tiempo promedio de desaduanaje está entre 3 y medio para canal verde, 4 días para canal amarillo y 6 días para el rojo debido a que varía según el tipo de producto que se importa.
- Con el diagrama de Pareto, se pudo identificar los factores que más retrasan los procesos de desaduanaje el problema con mayor frecuencia fue por la falta de capacitación de personal ya que el personal actual no cuenta con capacitaciones periódicas para adoptar nuevas habilidades y conocimientos que es por donde se debe empezar a implementar capacitaciones periódicas, otra factor importante es la documentación incompleta a la hora de presentarse el agente aduanero ya que no lleva todos los documentos requeridos para la entrega de su mercancía esto genera otro día más de retraso, falta de personal no cuentan con el equipo de recurso humano suficiente para las inspecciones físicas y documentales, fallas en el sistema automatizado de la aduana a veces se cae el sistema para verificar y corroborar información.
- Con la herramienta de los 5 porqués y utilizando las 6 M's se logró identificar la características de una aduana eficiente se puede concluir que la clave de una aduana eficiente es la modernización, capacitaciones periódicas al personal, contratar a personal calificado con conocimientos de aduanas, contar con equipos modernizados para las inspecciones como mas equipos de rayos gamas, simplificaciones de procesos como no utilizar documentación en físico, simplificar los procesos actuales y utilizar indicadores claves de rendimiento e implementar la facilitación de comercio.

VII. RECOMENDACIONES

- Para reducir los tiempos de desaduanaje se debe simplificar los procesos actuales implementar más sistemas de información y tecnología avanzada al implementar estas mejoras se puede lograr a 2 días para la entrega de mercancías.
- Como recomendaciones el primer paso para mejorar la eficiencia de la aduana primero se debe de tratar los factores que se dieron a conocer en el capítulo de análisis y resultados, actualizar al personal con capacitaciones, en el portal de la aduana especificar en un segmento toda la documentación que se necesita y se considera importante para la hora de reclamar su mercancía, contratar más personal calificado, darle mantenimiento a los sistemas de información e incorporar más equipos de rayos gama e invertir para poder conseguir una aduana modernizada para garantizar un servicio de buena calidad.
- Para obtener una aduana eficiente la clave es modernización, eliminar todos los documentos físicos y que todo sea de manera electrónica excepto aquellos documentos que se deben de guardar como comprobantes e implementar indicadores clave de rendimiento para que el personal sea más eficiente y eficaz.

VIII. BIBLIOGRAFÍA

(<http://www.enp.hn/puerto-cortes.html>)

(<https://redhonduras.com/geografia/aduanas-de-honduras/>)

(n.d.). Recuperado de Tránsito-Internacional-Mar%C3%ADtimo-1.pdf

(n.d.). Recuperado de <https://www.aduanas.gob.hn/union-aduanera/>

(n.d.). Recuperado de https://www.afip.gob.ar/genericos/guiavirtual/consultas_detalle.aspx?id=3871970

(n.d.). Recuperado de
•https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/35708455/herracalidad.pdf?response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DHERRAMIENTAS_DE_CALIDAD.pdf&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A%2F20190617%2Fus-east-1%2Fs3%2Faws4_request&X-Amz-Date=20190617T003904Z&X-Amz-Expires=3600&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Signature=d613df386a8f6bc577ec11e65fb2ed48bc6c2219e95419145e2a6cbd0c2f252a

(n.d.). Recuperado de
https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/52695568/ControlCalidad_Tema2_2017.pdf?response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DControl_de_Calidad.pdf&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A%2F20190617%2Fus-east-1%2Fs3%2Faws4_request&X-Amz-Date=20190617T005111Z&X-Amz-Expires=3600&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Signature=12a5ce3b0f1e4ac92efc8af91d99a3efd7426e38136ae452340751c6657113a8

(n.d.). Recuperado de
https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/44144377/Diagramde_pareto.pdf?response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DDiagrama_de_Pareto.pdf&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A%2F20190617%2Fus-east-1%2Fs3%2Faws4_request&X-Amz-Date=20190617T005111Z&X-Amz-Expires=3600&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Signature=11634065a60bb0195d1b01837af22d15a39fa5731c30e8c8de0fbc72637e012b

(n.d.). Recuperado de <https://www.freightquote.com/how-to-ship-freight/bill-of-lading>

RELACIÓN PUERTO CORTÉS, ADUANAS Y OTRAS AUTORIDADES PORTUARIAS PROMUEVE MEJORAS DE TIEMPO EN MOVIMIENTO DE CARGAS. (2017). Recuperado de <https://www.opc.hn/relacion-puerto-cortes-aduanas-y-otras-autoridades-portuarias-promueve-mejoras-de-tiempo-en-movimiento-de-cargas/>

(2007). Recuperado de Rol de la Aduana en la facilitación del comercio: <https://www.aduana.cl/rol-de-la-aduana-en-la-facilitacion-del-comercio/aduana/2007-03-01/122328.html>

(2018). Recuperado de <https://www.asociacionzonasfrancas.org/user/themes/azfa/documents/quienes/estatutos/11%20Werner%20Ovalle.PRESENT%20ZONAS%20FRANCAS%20UNION%20ADUANERA%20Y%20OEA%20FINAL%202-10-18.pdf>

Arce Gil, J. M. (2005). *EL CONTROL ADUANERO COMO SUSTENTO DE LA FACILITACION DEL COMERCIO EXTERIOR.* Recuperado de https://www.ciat.org/Biblioteca/ConcursosdeMonografia/XIX-2005/xix_concurso_1er_premio_arce_pe.pdf

Barahona, J. C., & Romero, E. (1999). Recuperado de Incae: <http://x.incae.edu/EN/clacds/publicaciones/pdf/cen301.pdf>

Basaldúa. (2010). <http://iaea.org.ar/global/img/2010/09/Basaldua.pdf>.

Con la Unión Aduanera entre los tres países. (2018). Recuperado de <https://sde.gob.hn/2018/08/21/con-la-union-aduanera-entre-los-tres-paises/>

Dirección Adjunta de Rentas Aduaneras-Coprisao. (2013). Recuperado de <https://portalunico.iaip.gob.hn/portal/index.php?portal=451>

Durán Lima, J. E. (n.d.). *La Unión aduanera centroamericana: probables impactos económicos y sociales.* Recuperado de CEPAL: https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/la_union_aduanera_centroamericana_probables_impactos_economicos_y_sociales_1.pdf

García Cano, E. E., & Solano Gálvez, J. A. (n.d.). Recuperado de http://odin.fib.unam.mx/salac/practicaspfpfp_p5.pdf

Gomez, M. (2011). Recuperado de <http://pcc.faces.ula.ve/Tesis/Especialidad/Maria%20Gomez/Capitulos%20I,%20II%20y%20III.pdf>

González Gaya, C., Domingo Navas, R., & Sebastián Pérez, M. Á. (2000). *Técnicas de mejora de la calidad.*

Herrero, F. (1998). *LA TRANSFORMACIÓN DE LAS ADUANAS*. Recuperado de <http://www.ucipfg.com/Repositorio/MAF/MAF05/Semana1/CT199801Transformaciondelasaduanas.pdf>

Honduras: Buscan agilizar más el desaduanaje. (2017). Recuperado de <https://www.elheraldo.hn/economia/1036714-466/honduras-buscan-agilizar-más-el-desaduanaje>
<http://iaea.org.ar/global/img/2010/09/Basaldua.pdf> . (n.d.).

<http://publicaciones.eafit.edu.co/index.php/revista-universidad-eafit/article/view/1104/996> . (n.d.).

<http://www.enp.hn/puerto-cortes.html>. (n.d.).

<https://books.google.hn/books?hl=en&lr=&id=ItzDDQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT9&dq=indicadores+clave+de+medición+&ots=poCoe0E291&sig=xjC-6TFATsG3LOGj3TnSyishxaQ#v=onepage&q=indicadores%20clave%20de%20medición&f=false>. (n.d.).

<https://portalunico.iaip.gob.hn/portal/index.php?portal=451> . (n.d.).

<https://redhonduras.com/geografia/aduanas-de-honduras/>. (n.d.).

<https://sde.gob.hn/2018/08/21/con-la-union-aduanera-entre-los-tres-paises/>. (n.d.).

<https://www.aduana.cl/rol-de-la-aduana-en-la-facilitacion-del-comercio/aduana/2007-03-01/122328.html> . (n.d.).

<https://www.aduanas.gob.hn/union-aduanera/> . (n.d.).

https://www.afip.gob.ar/genericos/guiavirtual/consultas_detalle.aspx?id=3871970 . (n.d.).

<https://www.asociacionzonasfrancas.org/user/themes/azfa/documents/quienes/estatutos/11%20Werner%20Ovalle.PRESENT%20ZONAS%20FRANCAS%20UNION%20ADUANERA%20Y%20OEA%20FINAL%202-10-18.pdf>. (n.d.).

https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/la_union_aduanera_centroamericana_probables_impactos_economicos_y_sociales_1.pdf . (n.d.).

<https://www.opc.hn/relacion-puerto-cortes-aduanas-y-otras-autoridades-portuarias-promueve-mejoras-de-tiempo-en-movimiento-de-cargas/>. (n.d.).

https://www.tsc.gob.hn/web/leyes/Escindir_DARA-a-SEFIN.pdf . (n.d.).

<https://www.ua.sieca.int/fyduca/Manual/ManualContribuyente.pdf> . (n.d.).

<https://www.aduana.cl/rol-de-la-aduana-en-la-facilitacion-del-comercio/aduana/2007-03-01/122328.html> . (n.d.).

<https://www.asociacionzonasfrancas.org/user/themes/azfa/documents/quienes/estatutos/11%20Werner%20Ovalle.PRESENT%20ZONAS%20FRANCAS%20UNION%20ADUANERA%20Y%20OEA%20FINAL%202-10-18.pdf> . (n.d.).

https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/la_union_aduanera_centroamericana_probables_impactos_economicos_y_sociales_1.pdf . (n.d.).

Manual de servicios. (2016). Recuperado de <http://www.opc.hn/wp-content/uploads/2016/10/MANUAL-DE-SERVICIOS-CUS-M-001-.pdf>

Mora García, L. A. (2008). *Indicadores de la gestión logística.*

Padilla Miranda, L. (2017). *CONCEPTO Y ALCANCE DEL CONTROL ADUANERO.* Retrieved from <http://www7.taiia.gob.sv/downloads/pdf/000-TAIIA-OO-2017-040.pdf>

Pereyra Fausto, G. (2014). *Aranceles.* Recuperado de https://www.uaeh.edu.mx/docencia/P_Presentaciones/atotonilco_tula/inteligencia_mercados/documentos/aranceles.pdf

Pineda Jiménez, M. (2014). Recuperado de <https://tzibalnaah.unah.edu.hn/bitstream/handle/123456789/5633/T-MFep00056.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

Rincón, R. D. (n.d.). *Los indicadores de Gestión Organizacional.* Recuperado de <http://publicaciones.eafit.edu.co/index.php/revista-universidad-eafit/article/view/1104/996>

Sieca. (2017). Recuperado de <https://www.ua.sieca.int/fyduca/Manual/ManualContribuyente.pdf>

Tránsito Internacional Marítimo. (n.d.). Recuperado de <Tránsito-Internacional-Mar%C3%ADtimo-1.pdf> .

Zamora Torres, A. I. (2017). *La e ciencia de las aduanas de la región apec.* Recuperado de <http://www.scielo.org.mx/pdf/mcp/v6n18/2007-5308-mcp-6-18-00017.pdf>

IX. ANEXO (S)

Anexo 1. Entrevista a Director Regional de Aduanas

Guía de entrevista sobre los factores que inciden en la aduana de Puerto Cortés

Fecha: **Hora:**
Lugar:
Entrevistador(a):
Entrevistado:

Preguntas

- 1. *¿Porqué se considera que la aduana de Puerto Cortés es la mas importante?***

- 2. *¿Considera usted que existen factores que impiden el rápido despacho de mercancías?***

- 3. *¿Cuáles son esos factores que impiden que las mercaderías se despachen rápido?***

4. ¿Cuántas declaraciones de contenedores reciben al día?

5. ¿Existen variaciones en el tiempo promedio de desaduanaje dependiendo del tipo de mercadería?

6. ¿Cuánto es el tiempo promedio para desaduanar mercadería actualmente?

7. Últimamente , ¿Que nueva tecnología han implementado en la aduana de Puerto Cortés?

8. En conclusión, Cual es la meta a largo plazo en las aduanas de Honduras?

9. Entre un rango de 1-5, ¿Cómo calificaría usted los factores siendo el 1 menos importante y 5 el más importante?

Calificación 1 al 5

| Factores | Director Regional Aduanas |
|-----------------------------------|---------------------------|
| Documentación incompleta | |
| Falta de capacitación de personal | |
| falta de personal | |
| fallas en el sistema de la aduana | |

Fuente: Propia

Anexo 2. Entrevista a Agentes Aduaneros

Guía de entrevista sobre los factores que inciden en la aduana de Puerto Cortés

Fecha: **Hora:**

Entrevistador(a):

Entrevistado:

1. ¿Considera que existen retrasos que impiden la agilización para el despacho de mercancías?

2. ¿Cuáles son los factores que usted considera que se retrase sus productos?

3. ¿Cuánto es el tiempo promedio para la entrega de su mercancía?

4. ¿Usted considera que los tiempos de desaduanaje han mejorado?

5. ¿Cómo afecta a su cliente los retrasos?

6. ¿En su opinión, ¿Qué cree usted que se debería mejorar para volver mas eficiente el proceso?

7. Entre un rango de 1-5, ¿Cómo calificaría usted los factores siendo el 1 menos importante y 5 el más importante?

Calificación 1 al 5

| Factores | Agente Aduanero |
|-----------------------------------|-----------------|
| Documentación incompleta | |
| Falta de capacitación de personal | |
| falta de personal | |
| fallas en el sistema de la aduana | |

Anexo 3. Declaración Única Aduanera



Dirección
Ejecutiva
de Ingresos

REPÚBLICA DE HONDURAS - SECRETARÍA DE FINANZAS

DECLARACIÓN ÚNICA ADUANERA



FORMA DGA-01-90
VALE L.P.S. 170.00
ACUERDO N° 1747-2010-18/12/10

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------|----------------|----------------|--|---|--|----------------|---|------|-------------------------|--|-----------------|--|--------------------|--|--------------------|--|--|--|--|--|--|--|
| I.- REGISTRO DEL TRÁMITE ADUANERO | | | | NÚMERO ÚNICO CORRELATIVO (1) | | IMPORTACIÓN (2) <input type="checkbox"/> | | EXPORTACIÓN (3) <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | |
| CÓD. | NOMBRE DEL RÉGIMEN (4) | | | CÓD. | NOMBRE ADUANA (5) | AÑO | N° CORRELATIVO | FECHA DE ACEPTACIÓN (DD MM AAAA) | CÓD. | AGENTE ADUANERO (6) | | | | | | | | | | | | | |
| 1er. APELLIDO 2º APELLIDO 1er. NOMBRE 2º NOMBRE R.T.N. | | | | | DOR (10) DIRECCIÓN (11) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9.- D.F. 0001 | | | | | IV.- DATOS MEDIO DE TRANSPORTE CONTROL / TRÁNSITO | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| EMBARQUE BL (14) MEDIO TRANSPORTE (15) CÓD. NOMBRE DEL TRANSPORTISTA (16) | | | | | DOCUMENTO EQUIVALENTE | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| HN HN 01 FACTURAS (18) CANTIDAD MARITIMO CAMIÓN (19) CÓD. NAC. | | | | | O DOCUMENTO EQUIVALENTE | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VE MANIFESTO (21) EXA CIÓN / BANCO (22) 1 | | | | | ADUANA ENTRADA / PARTIDA (23) ADUANA SALIDA / DESTINO (24) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| FECHA DE CANCELACIÓN (25) | | | UBICACIÓN (26) | | MARCAS Y CONTRAMARCAS (27) | | | N° MARCHAMO ORIGEN (28) | | N° MARCHAMO ADUANA (29) | | | | | | | | | | | | | |
| DD MM AAAA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| V.- DATOS DEL VALOR (C30) | | TASA CAMBIARIA | | VALOR FOB \$ | | FLETE \$ | | SEGURO \$ | | OTROS GASTOS \$ | | TOTAL CIF \$ | | AJUSTES | | CIF IMPONIBLE \$ | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VI.- DECLARACIÓN DE LA MERCANCÍA (31) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| BULTOS | | POSICIÓN | | DESCRIPCIÓN DE LA MERCANCÍA | | | | | | VALOR | | VALOR | | GRAV. ADV. % SCIF | | TOTAL | | | | | | | |
| PDA CANTIDAD CODIGO UNIDAD KILOS BRUTOS | | ARANCELARIA | | CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y TÉCNICAS (NO ARANCELARIAS) | | | | | | FOB \$ | | CIF \$ | | | | DERECHOS | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VII.- GARANTÍA (32) 5 | | | | | | | | | | | | TOTAL | | | | | | | | | | | |
| VIII.- LIQUIDACIÓN (33) | | | | N° DE COI | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TIPO | | MONTO | | FECHA DE VENCIMIENTO | | CÓD. (B) | | CÓD. (D) | | CTAS. Y SUB CTAS. | | MONTO EXONERADO | | AUTO DETERMINACIÓN | | LIQUIDADO / ADUANA | | | | | | | |
| L | | | | DD MM AAAA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| N° | | | | | | 115- 01 | | IMPORTACIÓN (31) (32) (33) (34) (35) | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | 116- 28 | | EXPORTACIÓN (31) (32) | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | 113- 32 | | SELECCIÓN AL CONSUMO (10) (11) | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | 12106- 11 | | TASA ADMINISTRATIVA ADUANERA (0.5%) | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | 125- 08 | | MILITAR (31) (32) | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | 14201- 01 | | AEROPUERTO | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | ALMACENAJE | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | ACARREO Y ESTIBA | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | OTROS (31) (32) | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | PROD. Y CONSUMO (31) (32) (33) (34) (35) | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | IMPUESTO A VENTA (37) (38) | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | CREDITOS | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | TOTAL LIQUIDACIÓN | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | TOTAL EN LETRAS | | | | | | | | | | | | | | | |
| IX.- OBSERVACIONES (35) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SE ADJUNTA: FACTURA COMERCIAL ORIGINAL: N° EXA 46 CONOCIMIENTO DE EMBARQUE ORIGINAL: N° 01, DECLARACIÓN DE EXPORTACIÓN N° 14 PERMISO FITOSANITARIO N°: 00 LEER EN CASILLA DE CANTIDAD: 5,000.000 TM CONVERTIDAS A KILÓGRAMOS NETO LEER CODIGO DE UNIDAD: 1 (GRANEL) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| X.- DILIGENCIAS (36) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. DECLARANTE | | | | FECHA | | | | TOTAL EN LETRAS | | | | | | | | | | | | | | | |
| F. AGENTE ADUANERO | | | | DD MM AAAA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. AFORO | | | | N° CODIGO | | | | MONTO | | | | | | | | | | | | | | | |
| F. OFICIAL DE ADUANA | | | | 29 10 2014 | | | | FECHA DE PAGO | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. AUTORIZACIÓN | | | | FECHA | | | | FIRMA Y SELLO | | | | | | | | | | | | | | | |
| F. ADMINISTRADOR O DESIGNADO | | | | DD MM AAAA | | | | NO ES VÁLIDO SIN LA FIRMA Y EL SELLO DEL RECEPTOR | | | | | | | | | | | | | | | |
| XII. DISTRIBUCIÓN (38) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3ra. COPIA AZUL | | IMP | | EXP | | TRÁNSITO | | TRASLA | | PROV | | RIT | | ZOLT | | | | | | | | | |
| | | AG.ADUANAL | | AG.ADUANAL | | ADUANA DESTINO | | AG.ADUANAL | | AG.ADUANAL | | SOC.OPERA | | SOC.OPERA | | | | | | | | | |

SERIE N° 400

Fuente: Propia

Anexo 5. Bill of Lading

TANKER BILL OF LADING 01

EXPORTADORA DEL ATLANTICO S.A. DE C.V.
BARRIO MORAZAN, BLVD. SUYAPA TEGUCIGALPA, D.C.
REGISTRO FISCAL 08019003239881
HONDURAS C.A. TEL. 2239-5870 FAX. 2232-3783

Shipped in apparent good order and condition by _____
on board the _____ M.T. _____
whereof _____ is Master, at the port of _____
a quantity said to be: 5,000.000 Metric Tons: "ACEITE CRUDO DE PALMA"

CONSIGNEE : PROVENCESA, S.A.
CALLE 4TA, TRANSVERSAL CON 2DA AV. EDIF CENTRO EMPRESARIAL POLAR,
PISO 1, OF PPAL, SECTOR LOS CORTIJOS, ZP 1070 CARACAS
REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA.

NOTIFY : PROVENCESA, S.A.
CALLE 4TA, TRANSVERSAL CON 2DA AV. EDIF CENTRO EMPRESARIAL POLAR,
PISO 1, OF PPAL, SECTOR LOS CORTIJOS, ZP 1070 CARACAS
REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA.

PRODUCT NAME (AS PER IBC CODE) PALM OIL
CATEGORY: Y
MELTING POINT (DEG): 36-38°C
VISCOSITY AT 20 DEGREES C (MPAS): SEMI SOLID
TEMPERATURE AT WHICH CARGO HAS A VISCOSITY OF 50MPAS (DEG C): 44°C
Stowages Tanks Nrs : 2s & 5p/s CLEAN ON BOARD : OCTOBER 29th, 2014
*ALL TERMS, CONDITIONS, LIBERTIES AND EXCEPTIONS OF THE CHARTER
PARTY DATED OCTOBER 03, 2014 INCLUDING ARBITRATION CLAUSE ARE HEREWITH
INCORPORATED*

"FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY DATED OCTOBER 03, 2014
_____ tons/barrels/gallons of _____, the quantity,
measurement, weight, gauge, quality, nature, value and condition of the cargo unknown to the vessel and the Master,
to be delivered at the port of _____
always afloat, unto _____ or so near thereto as the vessel can safely get,
or order on payment of freight at the rate of as agreed: _____
This shipment is carried under and pursuant to the terms of the Charter dated _____
at _____ between _____
and _____
the said charter party except the rate and payment of freight specified therein apply to and govern the rights of the parties concerned
the parties concerned in this shipment.

If this Bill of Lading is a document of title to which the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1936
or similar legislation giving statutory effect to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of
Lading at Brussels of August 25, 1924, applies by reason of the port of loading or discharge being in territory in which the said Act or
other similar legislation is in force, this Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the said Act or other similar legisla-
tion, as the case may be, which shall be deemed incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the
carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act or other similar legisla-
tion. If any term of this Bill of Lading is repugnant to the said Act or other similar legislation as so incorporated, such terms shall be
void to that extent but no further.

In Witness Whereof, the Master has signed _____ Bills of Lading
of this tenor and date, one of which being accomplished, the others will be void.

Dated at _____ this _____ day of _____

Master

Fuente: Propia