

Procesos de Importaciones

Autor: Luis Alberto Páramo Renza



Procesos de Importaciones / Luis Alberto Páramo Renza, / Bogotá D.C.,
Fundación Universitaria del Área Andina. 2017

978-958-5455-45-0

Catalogación en la fuente Fundación Universitaria del Área Andina (Bogotá).

© 2017. FUNDACIÓN UNIVERSITARIA DEL ÁREA ANDINA
© 2017, PROGRAMA FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES
© 2017, LUIS ALBERTO PÁRAMO RENZA

Edición:

Fondo editorial Areandino
Fundación Universitaria del Área Andina
Calle 71 11-14, Bogotá D.C., Colombia
Tel.: (57-1) 7 42 19 64 ext. 1228
E-mail: publicaciones@areandina.edu.co
<http://www.areandina.edu.co>

Primera edición: noviembre de 2017

Corrección de estilo, diagramación y edición: Dirección Nacional de Operaciones virtuales
Diseño y compilación electrónica: Dirección Nacional de Investigación

Hecho en Colombia
Made in Colombia

Todos los derechos reservados. Queda prohibida la reproducción total o parcial de esta obra y su tratamiento o transmisión por cualquier medio o método sin autorización escrita de la Fundación Universitaria del Área Andina y sus autores.

Procesos de Importaciones

Autor: Luis Alberto Páramo Renza





Índice

UNIDAD 1 Conceptos generales de importación

Introducción	7
Metodología	8
Desarrollo temático	10

UNIDAD 1 Régimen de importación

Introducción	24
Metodología	25
Desarrollo temático	27

UNIDAD 2 Términos de negociación Incoterms

Introducción	34
Metodología	35
Desarrollo temático	37

UNIDAD 2 Solicitud de importación

Introducción	54
Metodología	55
Desarrollo temático	57



Índice

UNIDAD 3 Proceso de fletamento

Introducción	64
Metodología	65
Desarrollo temático	67

UNIDAD 3 Establecimiento de medios de pago – seguros

Introducción	76
Metodología	77
Desarrollo temático	79

UNIDAD 4 Nacionalización de mercancías

Introducción	91
Metodología	92
Desarrollo temático	94

UNIDAD 4 Modalidades de importación

Introducción	102
Metodología	103
Desarrollo temático	105

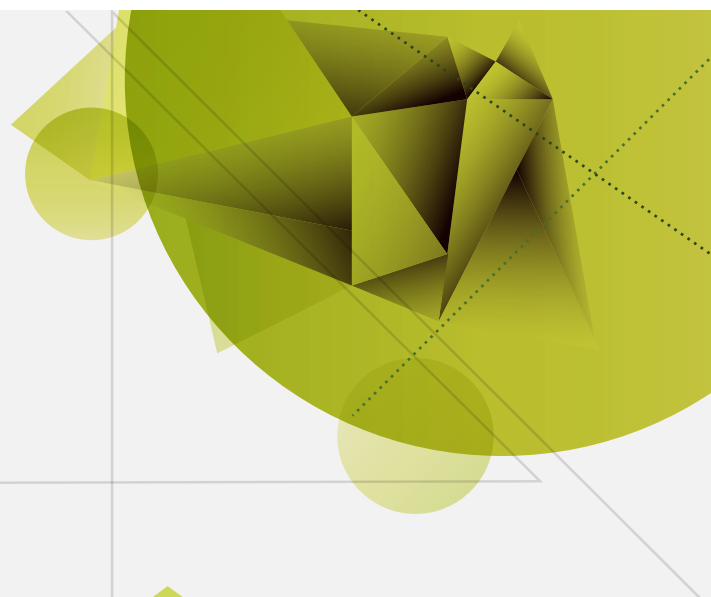
Bibliografía	113
--------------	-----



1

Unidad 1

Procesos de
Importaciones
Semana 1



Conceptos generales
de importación

Introducción

Durante esta semana se trabajará la primera unidad de las ocho que conforman el proceso de importación, se debe tener en cuenta que esta semana esta titulada **conceptos generales de importación**, la cual tiene una estructura que le permitirá arar el camino que se requiere para realizar cualquier importación.

Inicialmente se debe tener en cuenta que importación es el ingreso de cualquier tipo de mercancías o productos lícitos al territorio colombiano, en donde el gobierno ha estructurado un engranaje legal y logístico el cual se debe tener en cuenta al momento de enfrentarse a una operación para no salirse de los parámetros que las leyes, decretos y normas las cuales entraran a colación a lo largo de la materia.

Seguido durante esta cartilla usted encontrará un temario preparado para que su aprendizaje cognitivo sea lo más sencillo, se inicia con definición de importación, integración económica, documentos de una importación, decreto 4589 de 1999, declaración de importación, documentos de transporte.

Se busca implementar una combinación de estrategias que le faciliten y le permitan al estudiante la asimilación de conocimientos de una manera sencilla y práctica, para que les permita desarrollar las competencias necesarias en su vida profesional, entre dichas estrategias podemos encontrar la implementación de:

Análisis de casos prácticos y reales de procesos importación.

Talleres de casos prácticos resueltos en el aula virtual, los cuales serán socializados posteriormente.

Foros de debates o de dudas en donde el estudiante podrá realizar un avance significativo de la mano de la investigación autónoma.

Lecturas de temas de actualidad, nacional e internacional relacionados con la asignatura y que impactan el entorno.



Conceptos generales de importación

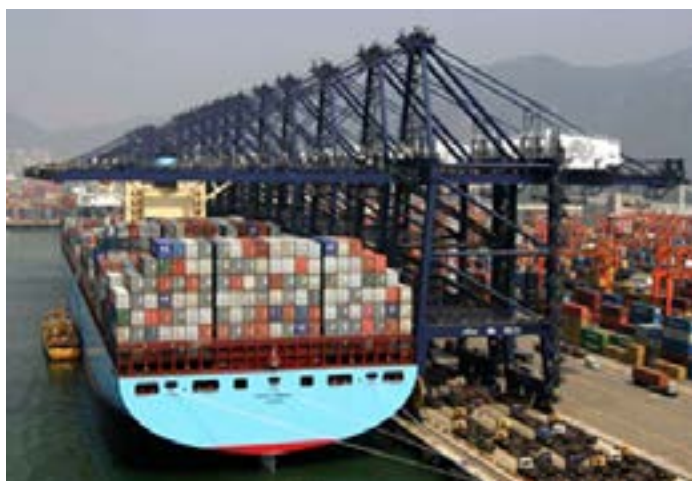


Imagen 1. Puerto marítimo

Fuente: <http://mw2.google.com/mw-panoramio/photos/medium/32905562.jpg>

Cuando hablamos de comercio exterior hacemos referencia a la actividad que refleja el intercambio de bienes y servicios de un país con el resto del mundo además de las zonas francas propias o externas en donde llega la mercancía, ya que su estructura está dada para apoyar al importador.

Como es una actividad a nivel internacional se tiene que tener en cuenta, la manera como los países abren las puertas para que otros países entren y saquen la mercancía y exista un intercambio de culturas, economías, tecnología y hasta costumbres. Por ello define como importación, introducción de bienes o servicios de procedencia ex-

tranjera al territorio aduanero nacional con el fin de permanecer en el territorio colombiano para prestar perpetuamente.

Dicho bien, para que entre al territorio Colombiano legalmente se debe acoger a una serie de reglas legales instauradas por el gobierno para evitar complicaciones legales, por ello el estado ha nombrado una serie de entidades que facilitan el pleno control del comercio exterior las cuales fueron explicadas en introducción al comercio exterior; por ello lo invito para que haga un repaso y tenga plena claridad de Mincit, DIAN, Inviema, ICA entre otras.

Se hace necesario encontrar en el proceso de importación tramitación sencilla y ágil para evitar sobre costos y retrasos operativos, además como país tenemos una imagen que cuidar debido a que es la carta de presentación ante los demás países, ya podemos lograr el objetivo de brindarle al importador una armonía con el interior del país podremos generar mayor inversión e integración económica; por lo anterior, lo invito para que vea la video capsula el video Proceso de Importación.

El proceso de internacionalización de la economía, ha significado para el comercio exterior colombiano un cambio profundo, ya que la maquina económica ha trabajado desde el gobierno en búsqueda de lograr un ritmo creciente y sostenido de desarrollo y para ello a coordinador las políticas de materia de comercio exterior con las políticas arancelarias, cambiaria y fiscal con la integración económica (Comisión económica para América Latina).

Integración económica

Integración económica describe los diferentes aspectos mediante los cuales las economías son integradas, de manera que todos los países se beneficien mutuamente en términos de comercio internacional.

De allí se desprenden una serie de leyes enmarcadas por la Constitución Nacional de Colombia, en donde encontramos:

Preámbulo, Constitución Política de 1991: el pueblo colombiano, en ejercicio de su poder soberano, está “comprometido a impulsar la integración de la comunidad latinoamericana”.

Artículo 226 de la Constitución: el Estado “promoverá la internacionalización de las relaciones (...) económicas (...) sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional”.

Artículo 227: “promoverá la integración económica (...) con las demás naciones y especialmente con los países de América Latina y del Caribe mediante la celebración de tratados (...) sobre bases de equidad, igualdad y reciprocidad (...)”.

Debido a que Colombia ha realizado la apertura de su economía, esto lleva a gozar de mercados libres de arancel con convenios pactados con los diferentes países. Esto permite desgravación arancelaria de algunos productos. Por lo tanto podemos nombrar los siguientes beneficios:

- Lograr un mejor acceso a las exportaciones de bienes y servicios de Colombia.
- Evitar que las exportaciones colombianas sean desplazadas en terceros mercados.
- Penetrar mercados altamente protegidos.
- Incrementar la competitividad del aparato productivo.
- Generar empleo.
- Facilitar la llegada de empresas colombianas a nuevos mercados.
- Mejorar la calidad de vida de la población y aumentar su bienestar.
- Contribuir al desarrollo sostenido del país (Ministerio de Industria, Comercio y Turismo).

Teniendo en cuenta lo anterior, de esa forma podemos encontrar a continuación la estructura de los 13 acuerdos vigentes celebrados en la actualidad, los cuales puede encontrar de una forma más amplia en la página web del ministerio de industria, turismo y comercio. Los acuerdos comerciales que Colombia tiene vigente con los diferentes países son:

Acuerdos comerciales



Imagen 2

Fuente: <http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=5398>

Tratado de Libre Comercio, (Colombia-Estados Unidos)

El Tratado de Libre Comercio es un acuerdo celebrado entre Colombia y Estados Unidos con el fin de eliminar los obstáculos al intercambio comercial entre los dos países y mejorar las condiciones de acceso de sus productos. El acuerdo fue cerrado el 27 de Febrero de 2006, y entro en vigor a partir de Enero de 2007.

Comunidad Andina de Naciones (CAN)

El esquema de integración económica más importante para Colombia es el de la CAN que funciona bajo el amparo de la ALADI. En virtud de este Acuerdo, Colombia tiene libertad de intercambio comercial con Bolivia, Ecuador y Perú, países miembros de la CAN.

Tratado de Libre Comercio de los Tres (TLC-G3)

En 1995 entró en vigencia el TLC entre Colombia, Venezuela y México. Con un itinerario de desgravación asimétrica, los aranceles de los tres países se igualarán en un plazo de diez años, integrando un mercado de 145 millones de habitantes con un producto de más de US\$ 400,000 millones, teniendo en cuenta los sectores sensibles de cada país.

Acuerdo de Complementación Económica con Chile

En virtud de este acuerdo, se encuentra desgravado el 95% del comercio bilateral que

corresponde al 96% del universo arancelario de Colombia. El porcentaje restante quedará totalmente liberado, con un arancel igual a cero, en el 2012. El Acuerdo, además, define una zona de libre comercio mediante la eliminación gradual de los gravámenes aduaneros y de las barreras no arancelarias.

Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)

Establecida mediante el Tratado de Montevideo de 1980, la ALADI permite la concertación de acuerdos de alcance parcial entre los países y áreas de integración económica de América Latina. Adicionalmente, gracias al Convenio de Pagos Recíprocos el comercio entre los miembros de la Asociación puede canalizarse sin riesgo del intermediario financiero, lo que genera facilidades de crédito tanto al comprador como al proveedor.

Comunidad del Caribe (CARICOM)

CARICOM es un programa de liberalización del comercio que entró en vigencia a partir del primero de enero de 1995, tomando en consideración la diferencia en los niveles de desarrollo relativo de los países miembros del acuerdo, dentro de los cuales Colombia es el de mayor desarrollo económico relativo.

Los 12 países miembros de CARICOM que participan como signatarios de este Acuerdo de Alcance Parcial son: Trinidad y Tobago, Jamaica, Barbados, Guyana, Antigua y Barbuda, Belice, Dominica, Granada, Monserrat, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas.

Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR y Colombia

El Tratado de Libre Comercio entre Colombia, Ecuador y Venezuela (países de CAN) y Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay (miembros del MERCOSUR) entró en vigencia el primero de abril de 2004. Este Acuerdo impulsará la libre circulación de bienes y servicios y la eliminación de las restricciones arancelarias y no arancelarias, con lo cual, se esperan incrementos sustanciales en las exportaciones colombianas.

Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA)

Los 34 países americanos, con excepción de Cuba, se han comprometido a construir un área de libre comercio para el año 2005. El ALCA ofrecerá estabilidad jurídica con normas claras y transparentes que favorecerán los flujos de comercio e inversión en el hemisferio haciéndolos más predecibles y menos vulnerables a los a las acciones unilaterales de los gobiernos. Además se establecerá un sistema unificado de solución de controversias que garantizará la correcta aplicación de las disciplinas.

Colombia en la Cuenca del Pacífico

Colombia pertenece al Pacific Basin Economic Council (PBEC), llamado también Club del Pacífico. Esta es una asociación no gubernamental conformada por los más importantes empresarios de países con costas sobre el Pacífico, cuyo propósito es el de incrementar el mutuo conocimiento, el flujo de negocios e inversión, la cooperación económica, la transferencia de la tecnología y el turismo, entre otros.

Cada uno de los anteriores tiene incidencia directa en los impuestos que tiene que pagar ya que cuenta con desgravación arancelaria que favorece al importador en caso de llegar a aplicar dentro de las características planteadas en el acuerdo.

En la actualidad se presenta controversia porque algunos expertos dicen que la economía Colombia no soporta mas acuerdo comerciales ya que el pequeño productor se está viendo afectado, por lo que lo invito a ver la video capsula titulada debate sobre la alianza del pacifico.

Finalmente se debe tener en cuenta que Colombia está en proceso de negociación de 3 acuerdos los cuales son: Panamá, Turquía y Corea del sur. Paralelo a esto encontramos un acuerdo de servicios llamado TISA, el cual lo invito a que realice profundización con las lecturas complementarias.

En el siguiente cuadro podrá encontrar un resumen más claro de los acuerdos:

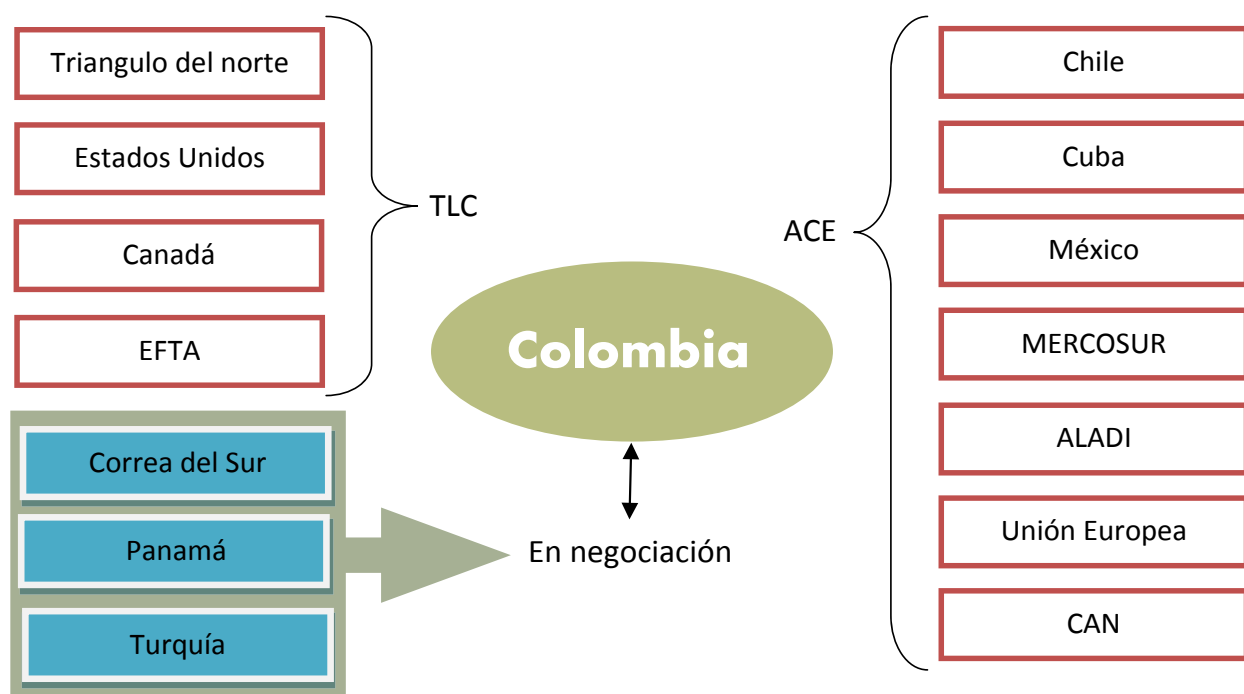


Figura 1. Acuerdos comerciales de Colombia con el resto del mundo Fuente: Propia.

Como puede evidenciar en la figura 1, se encuentran algunos acuerdos en negociación, otros son Tratados de libre comercio y otros acuerdos comerciales, la especial diferencia radica en que los tratados de libre comercio tienen desgravación total de los productos que contempla el arancel y los acuerdos comerciales son algunos productos.

A su vez los acuerdos comerciales y sus diferentes escenarios ha tenido que ir de la mano con reestructuración económica del país, comprendiendo entre otros el sector laboral, el régimen cambiario, la infraestructura vial, férrea y portuaria y el sistema financiero, medidas que han favorecido las operaciones de importación todo esto para que Colombia tenga un impacto positivo sobre la balanza de pagos.

Otro aspecto importante a nombrar son las medidas que amparen al productor nacional, esto se hace con el objetivo que la economía interna no se vea afectada con los tratados de libre comercio firmados con otro país, en la actualidad contamos con un mercado inundado de producto externo debido a que el precio de venta es más económico que el interno, por lo que se hace necesario que el estudiante profundice más y se responda ¿la integración económica a Colombia le está sirviendo tal como lo plantean los gobernadores? Después de usted tener sus propias respuestas de acuerdo al bagaje adquirido durante estas semanas podrá encontrar falencias y beneficios en algunos sectores, pero la invitación a que usted responda la pregunta de manera que determine si es necesario tomar más medidas de protección al productor interno.

Documentos de importación

De seguido se analizarán los documentos de importación, por su alto grado de importancia ya que un error puede llevar a sobre costos en la operación internacional. De igual forma se debe tener en cuenta que los importadores nuevos en el mercado con su primera compra elaboran un costeo de gastos apuntando a una ganancia la cual es el objetivo específico de su negocio, y en caso de verse enfrentado a pagos de multas, su ganancia se vería reducida que puede llegar hasta quebrar.

Inicialmente cuando usted decide importar al territorio Colombiano se debe sujetar a la regulación Colombiana, como son los decretos 2468 de 2006, a ley 007 de 1991 y decreto 4589 de 1999, los cuales consagran aspectos que usted más adelante mirará al detalle.

Entonces, antes de que su mercancía llegue al territorio Colombiano el importador tiene que realizar una compra que va plasmada bajo una factura comercial, una lista de empaque y documentos de transporte de acuerdo a la modalidad utilizada para traer su mercancía de otro país.

De allí radica la importancia de contratar un tercero conocido como agencia de carga y agencia de aduanas lo cuales cuenta con la experiencia y los permisos que exige la regulación colombiana y que la importación consiga un pertinente fin, la ganancia legal.

Luego de tener la factura, la lista de empaque, la agencia de carga y la agencia de aduanas, el importador está sujeto a una nacionalización de mercancías, es

donde la agencia de aduanas empieza su trabajo representando al importador ante la DIAN, entregando como soporte:

1. Factura comercial.
2. Lista de Empaque.
3. Documento de transporte.
4. Declaración de importación.
5. Vistos buenos o certificados de origen.

Entrando en el proceso de nacionalización de una carga de importación es vital que los documentos contengan que acuerdo comercial ampara la importación, que modalidad de importación entrara la carga, y el término de negociación –INCOTERMS.



Imagen 3. Mercado

Fuente: <http://fitness4live.es/imagenes/asesoria/estudioMercado.jpg>

Estudio de mercado

Un estudio de mercado es un análisis minucioso y sistemático de los factores que intervienen en un nicho determinado y que ejercen influencia sobre el producto que se pretende importar. En donde se debe tener en cuenta los hábitos del consumidor, el precio al que se desea vender y la situación económica del país entre otros.

Una buena elaboración de un estudio de mercado en ámbito internacional debe contar con el análisis operacional de los costos que se causaría al momento de ingresar el producto a territorio Colombia, de acuerdo a los expertos esto se agrupan en cuatro grupos que son:

- **Preliminares:** comprende los gastos que se incurren antes de iniciar la operación, por ejemplo, en investigación, estudios de mercado, diligencias de cotización, formularios para el trámite de la importación, vistos buenos requeridos y comisiones, entre otros.
- **Embarque:** están relacionados con el pago de fletes y seguros, según los términos de negociación, e imprevistos durante este proceso.
- **Nacionalización:** forman parte de este grupo los trámites y pagos que se deben realizar para disponer libremente de la mercancía, por ejemplo, gravámenes arancelarios, Impuesto al Valor Agregado (IVA), tasa de servicios aduaneros, derechos de puerto y bodega, fletes internos y comisión del agente de aduana, entre otros.

- **Administrativos y financieros:** costos relacionados con el desarrollo normal de la operación, por ejemplo, comisiones a los bancos, entre otros.

De otro lado al momento de nacionalizar las mercancías, es el punto más importante en el proceso de importación. En este se pueden presentar una serie de situaciones como omitir datos en la descripción del producto, no presentar los documentos soporte, pasar el tiempo límite de almacenamiento o no liquidar de forma adecuada los tributos aduaneros, que pueden traer consecuencias graves como sanciones y multas que en algunos casos llegan hasta el 75% del valor de la mercancía o la pérdida de la misma.

Decreto 4589 de 1999

Si hablamos del decreto 4589 de 1999, encontraremos que toda mercancía que entre al territorio Colombiano debe pagar un impuesto o gravamen para que sea en términos legales debidamente aceptada, pero de hablarse de impuestos debemos entrar a mirar que documentos acarrea el poder llegar a obtener dicho permiso otorgado por la Dirección de Impuestos y aduana nacional (DIAN).

En dicho decreto se plasman una nomenclatura Arancelaria, los cuales llevan un lineamiento para la clasificación de mercancías que después serán plasmadas en una Declaración de Importación (DIM), como por ejemplo:

Imagen 4. Declaración de importación
Fuente: DIAN

La nacionalización de mercancías se da luego de tener identificada la partida arancelaria, se plasma en la casilla No. 58 que se acoge a la mercancía que se va ingresar al territorio Colombiano. Seguido se debe realizar el pago de los impuestos establecidos por el gobierno ante el ente regulador DIAN, mediante una declaración de importación que la realiza la agencia de aduanas. Recordemos que la agencia de aduanas es la que nos representa ante la DIAN.

Documentos de transporte

Se hace necesario nombrar los documentos que juegan un papel muy importante dentro de la gestión de importación ya que es nuestro principal ante las autoridades aduaneras para el ingreso al territorio Colombiano de la mercancía proveniente de otro país, el cual nos elabora la agencia de carga.

Documento de transporte, para el caso Marítimo se conoce con el nombre de BL (Bill

of loading) es documento de transporte marítimo, para el modo Aéreo es guía aérea (AWB), para terrestre carta porte y para intermodal (combinación de marítimo con terrestre)

En primer lugar hacemos referencia del documento de transporte marítimo (Bill of loading), el cual lleva contemplada toda la información concerniente al modo de transporte marítimo de tal manera que al momento que llegue el embarqué al territorio colombiano se puede identificar amplia y suficientemente la mercancía, el formato es:

OCEAN BILL OF LADING

Shipper/Exporter (Complete Name and Address)		Booking No.	Bill of Lading No.		
		Export References			
Consignee (Complete Name and Address)		Forwarding Agent if M.C. No.			
		Place and Country of Origin			
Notify Party (Complete Name and Address)		For Delivery Please Apply To			
Freightage By	Place of Receipt By Pre-Carrier	Exchange No. File Reference			
Export Carrier (Vessel/Voy/Flag)	Port of Loading	Loading Pier/Terminal			
Port of Discharge	Place of Delivery to On-Carrier	Number of Originals			
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER					
MARKS & NO. CONTAINER NOS.	NO. OF PKGS.	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT	
<small>These commodities, technology or software were exported from the United States in accordance with the Export Administration Regulations, Division controls in U.S. See prohibitions. (Shippers Declared Value) Subject to Extra Freight as per Tariff and Carrier's Liability Limits.</small>					
FREIGHT AND CHARGES		BASE	RATE	PREPAID	UNPAID
AS AGREED					AS AGREED
			TOTAL (U.S. \$)	TOTAL (U.S. \$)	
<small>Received by the Carrier from the Shipper in apparent good order except as otherwise indicated. The total number of Containers or units shipped is only as represented above the weight, quantity, measure, condition, quality and value unknown. No Carriage, subject to all the terms hereof from the Place of Receipt by the Port of Loading, whatever is applicable to the Place of Delivery or Port of Discharge, whichever is applicable. All of the provisions within, printed or stamped on other bills issued are part of this Bill of Lading contract. The Shipper in accepting this Bill of Lading is in agreement that the Carrier expressly accepts and agrees to all its terms, conditions and exceptions, whether printed, stamped, or written or otherwise incorporated, constituting the full and entire contract of the Bill of Lading to the Merchant.</small>					
By: _____			Date: _____		
<small>BL/MT 0000</small>			<small>Page 1 of 1 U.S.A.</small>		

Imagen 5. BL (Bill of loading) - Fuente: Agencia de carga MIQ.

En segundo lugar encontramos la guía aérea (Air Way Bill), instrumento no negociable, sirve como recibo para el remitente. Emitida por la aerolínea o por el consolidador, la AWB indica que el transportista ha aceptado los bienes contenidos en la lista y que se compromete a llevar el envío al aeropuerto de destino, de conformidad con las condiciones anotadas en el reverso del original de la guía. Además, la AWB sirve como evidencia documentaria de haber completado el contrato de flete, facturas de flete, certificados de seguro y la declaración de aduanas. La guía de carga ofrece indicaciones al personal del transportista sobre el manejo, despacho y entrega de los envíos.

El transportista no llevará ninguna parte de la consignación hasta que haya recibido toda la carga y hasta que el exportador emita la AWB. Como se señala en el reverso del documento, los transportistas se reservan el derecho de transportar la carga de cualquier manera que pueda. Esto significa que pueden transferirla a otros transportistas, incluso por camión si creen que es para beneficio de todos. A continuación se relaciona una guía aérea en blanco, es importante tener presente que cada aerolínea maneja un formato diferente:

The image shows a blank Air Waybill (AWB) form. The top section includes fields for Shipper Name and Address, Shipper's Account Number, and Air Operator. Below this, there are sections for Consignee Name and Address, and a large text area containing legal disclaimers. The middle section contains fields for Flight Details, including Origin, Destination, and Flight Number. The bottom section is a table for cargo, with columns for Item No., Weight, Volume, and Description. The table is currently empty.

Item No.	Weight	Volume	Description	Rate / Charge	Total	Notes and Remarks of Shipper (i.e., Consignee or Carrier)

Imagen 6. Guía aérea - Fuente: Formato de agencia de carga.

Para finalizar esta La Carta de Porte por Carretera CMR, es uno de los documentos de transporte internacional utilizado por los transportistas y operadores logísticos en el que se establecen las responsabilidades y obligaciones de las partes en un contrato de transporte internacional de mercancías por carretera. Habitualmente, es el conductor del camión el que completa el formulario, pero el expedidor -es decir, el exportador- es responsable de la exactitud de la información y deberá firmar el documento cuando se recogen las mercancías. El destinatario también firmará el documento de entrega, que es esencial para que la compañía de transportes confirme la entrega de la mercancía y justifique el pago de sus servicios. La Carta de Porte por Carretera CMR no es un título de propiedad y por lo tanto no es negociable.

El documento "carta porte" debe contener como mínimo:

- El nombre del dueño de los efectos o cargador y el de la persona a quien se han de entregar los efectos.
- El lugar donde debe hacerse la entrega.
- El flete.
- El plazo de la entrega.

En cuanto a la regulación colombiana se debe tener en cuenta lo estipulado en el artículo 44 del decreto 4589 de 1999, lo cual dice: **habilitación de cruces de frontera terrestres:** La habilitación de los lugares para el ingreso y salida de mercancías por vía terrestre comprenderá, además del cruce de frontera, la vía o vías permitidas para el traslado de las mercancías bajo control aduanero, hasta el lugar determinado por la Aduana para el cumplimiento de las formalidades aduaneras inherentes a la entrada y salida de mercancías del territorio aduanero nacional, tales como:

Entrega e incorporación de documentos al sistema informático aduanero; reconocimiento físico, cuando a dicha diligencia hubiere lugar y, la revisión de precintos, unidades de carga y medios de transporte.

A continuación se relaciona el formato de carta porte, recuerde que cada empresa transportadora maneja un formato adecuado con su experiencia y necesidad de mercado. El formato es:

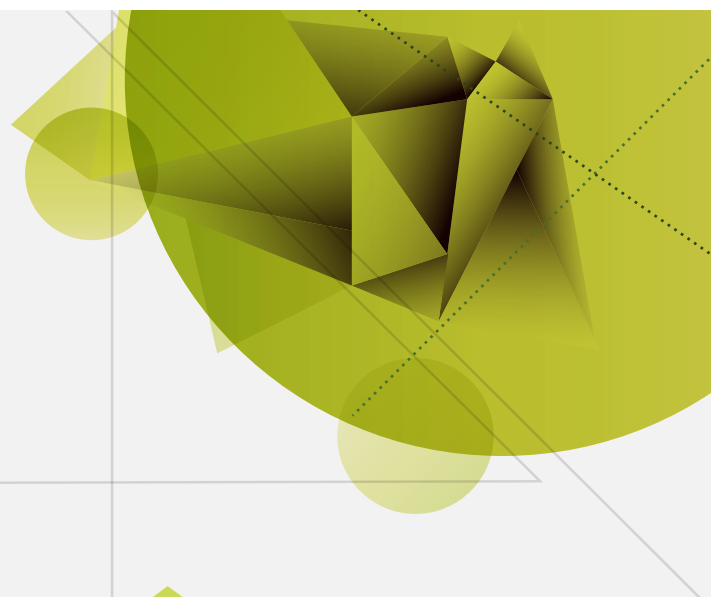
DOCUMENTO DE CONTROL DE LOS ENVÍOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS		
ORIGEN	DESTINO	FECHA
DATOS DE LA EMPRESA CARGADORA		
NOMBRE:	DIRECCIÓN:	Firma:
Observaciones:		
DATOS DEL EXPEDIDOR (si no coincide con la empresa expedidora)		
NOMBRE:	DIRECCIÓN:	Firma:
Observaciones:		
DATOS DEL OPERADOR DE TRANSPORTE (en el caso de que intervenga)		
NOMBRE:	DIRECCIÓN:	Firma:
Observaciones:		
DATOS DE LA EMPRESA TRANSPORTISTA		
NOMBRE:	DIRECCIÓN:	Firma:
Observaciones:		
MATRÍCULAS DE LOS VEHÍCULOS QUE INTERVIENEN EN EL TRANSPORTE		
DATOS DEL DESTINATARIO O CONSIGNATARIO:		
NOMBRE:	DIRECCIÓN:	Firma:
Observaciones:		
DATOS DE LA MERCANCÍA:		
NATURALEZA:	Nº DE BULTOS	
A solicitud de todos los intervinientes, PRECIO PAGADO POR EL TRANSPORTE, o referencia al contrato:		

Imagen 6. Documento de control de los envíos de Transporte público de mercancías
Fuente: Formato de agencia de carga.



Unidad 1

Procesos de
Importaciones
Semana 2



Régimen de importación

Introducción

La estructura del módulo está dada para que el estudiante comprenda como el régimen de importación trae implícito una serie de pasos importantes de aprender para no llegar a caer en multas o sobre costos de la operación de importación. En lo consecutivo de estas 6 semanas usted terminará de sacar sus propias conclusiones para un excelente proceso aduanal.

Inicialmente se explica la documentación que se requiere para hacerse acreedor al título de importador, seguido la importancia de la declaración de importación, el traslado a depósitos autorizados, las titulaciones que tiene el estado en caso de encontrar irregularidades en la inspección que realizan y por último los benéficos aduaneros que tiene el gobierno mediante la DIAN para beneficiar al importador.

Es importante tener en cuenta que el mayor cuello de botella que presenta en la actualidad el importador es verse sometido a un proceso aduanal, cuando son mercancías muy complejas de inspección como por ejemplo, los relojes que cada uno maneja un serial un color y una marca lleva a que la inspección física se torne en grandes horas, y sin contar el sobre costo dado por los servicios que cobrara el agente aduanal.

Por lo tanto y por una operación que lleve al mejor aprovechamiento de los recursos para el importador, se requiere que el estudiante se prepare para buscar la forma de cómo reducir los tiempos, lo que genera un gran desafío donde el único factor adicional que usted necesita es la constancia en su proceso de aprendizaje.

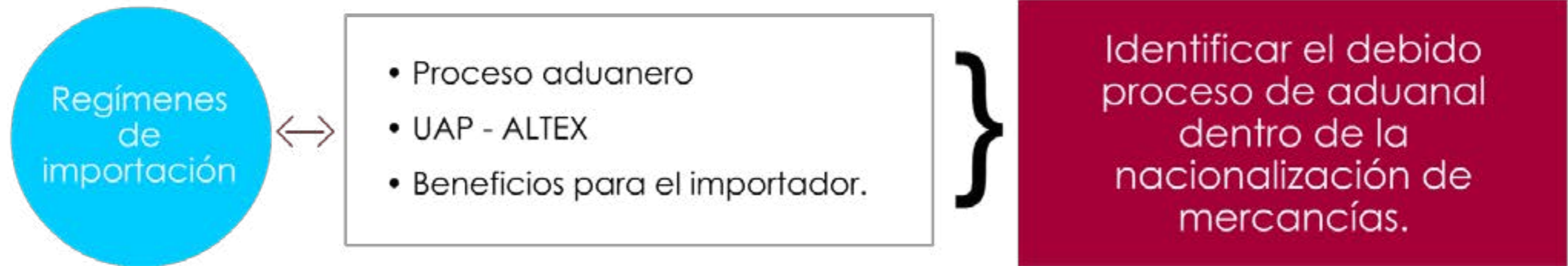
El estudiante encuentra en el inicio la introductoria a desarrollar en la semana lo que le permite abordarlo y comprender su dinámica de funcionamiento. Lo que se hace necesario su comprensión para entrar en contexto con el desarrollo y las actividades que se aplicaran bajo la premisa de la explicación para el estudiante y su hacer activo como trabajo individual.

Para cada unidad el estudiante cuenta con un texto que se conoce como guía de actividades, el cual semana a semana le informa qué actividades tiene para la semana y qué debe hacer.

Asimismo le informa las actividades calificables en su módulo. En dicho texto se incluyen los objetivos de aprendizaje de la unidad. Para cada semana el estudiante tiene una serie de lecturas. El texto guía del módulo es la cartilla, consiste en un documento que el autor elabora especialmente para el módulo. Va acompañado de lecturas complementarias, si el tema lo requiere, dichas lecturas son anexadas por el auto.

- **Objetos virtuales:** son recursos digitales utilizados con un propósito educativo, compuesto de presentación de contenidos, actividades de aprendizaje y elementos de contextualización. El objeto virtual permite la interacción y decisión del estudiante para desarrollar su aprendizaje.
- **Videocápsulas:** son videos cortos que presentan el desarrollo de un proceso, un ejemplo, un procedimiento, un ejercicio, un contenido. Pueden ir acompañados de imágenes, gráficas, mapas y animaciones. Tienen como propósito complementar, repasar, indicar procesos y procedimientos requeridos para un acto específico del aprendizaje. Dichos videos son tomados del internet, y deben adjuntarse con su dirección url para ser enlazada en el aula.

Por último el estudiante debe recordar que la clasificación arancelaria se rige bajo normas políticas de comercio exterior lo que conlleva a identificar una nomenclatura más práctica que teórica. Por ello se hace necesario el desarrollo de talleres que afiances sus conocimientos.



Régimen de importación



Imagen 1: Importación

Fuente: http://4.bp.blogspot.com/-h88sG9_XbUY/UL-7rtWvsCI/AAAAAAAAAS3k/gBwtLrBjPP8/s1600/importacion.jpg

Como ya es sabido por ustedes la importación es el ingreso de mercancía proveniente de cualquier país del mundo a Colombia, de acuerdo a la anterior connotación se hace necesario que el gobierno vigile, controle y salvaguarde la soberanía y dignidad de los Colombianos que subsisten en una economía tan golpeada por faltas de oportunidades del estado hacia el pueblo Colombiano.

Por lo tanto, el gobierno tiene una estructura legal debidamente estructurada para evitar que las mercancías ingresen al territorio Colombia sin pagar los impuestos respectivos, entre los principales requisitos que el país exige al importador de mercancía a gran escala es una empresa debidamente constituida, entiéndase por empresa cons-

tituida es aquella que cuenta con una razón social, un NIT, unas instalaciones donde ejerce su actividad por consiguiente dicha información la debe contener el ente que se encarga del control y salida de mercancías la DIAN.

Entonces la DIAN, como primer lugar exige un Registro Único Tributario (RUT), el cual cuenta con una estructura dada a codificada donde la casilla 54 del formulario 001 de la DIAN, donde le asignan el código 23 que lee así: "23. Importador: Persona natural o jurídica que realiza operaciones de importación de bienes o servicios desde otros países o desde zona franca industrial de bienes y servicios".

Seguido de la aprobación de la DIAN, podríamos clasificar al importador como una persona debidamente legal para ingresar mercancías provenientes de cualquier parte del mundo que sea lícitas, es decir, que no importe carga que comprometa o atente contra los colombianos, dicha empresa o comerciante se titula Declarante, ya que suscribe y presenta una declaración de importación a nombre propio o por encargo de terceros con el objetivo de adelantar procedimientos y trámites de importación, exportación o tránsito aduanero (Régimen de importación DIAN).

De lo anterior, ya contamos con herramientas para enfocarnos en el conjunto de la estructura que tiene el régimen de importación, pero la connotación declarante tiene un bosquejo importante para que aprendamos y por lo que lo invito para que realice una proyección de una importación que ingresa a Colombia y se pregunte ¿Qué tan cantidad de mercancía pueden ingresar por cada uno de los puertos o aeropuertos que tiene Colombia?

Posiblemente su respuesta será que los aeropuertos y puertos marítimos de Colombia no son autosuficientes para el nivel de carga que se recibe y que se necesitaría una infraestructura más amplia y tecnificada para que fluya las posible congestión que existe, es verdad, pero las políticas que ha tomado el gobierno va dado por el plazo que otorga la DIAN para nacionalizar las mercancías.

Entiéndase por nacionalización, la acción legal que realiza el declarante con el objetivo que su mercancía entre al territorio Colombiano pagando los impuestos que tiene estipulados el gobierno, por consiguiente si usted no realiza una nacionalización la mercancía esta ilegal en el territorio colombiano.

En primer lugar para que el declarante realice la acción de nacionalizar es indispensable contratar una agencia de aduanas, en caso que su importación sea inferior a los USD 1.000 podría contactar a una empresa de Courier internacional y le recogen la mercadería en su casa y la llevan al sitio que acuerde con él.



Imagen 1: Cargue avión

Fuente: <http://www.grupofaro.org/lamantamanaos.org/images/stories/Image/carga%20avion%20en%20latacunga.jpg>

Pero como estamos hablando de carga general a gran dimensión, realizamos mediante un contrato con la agencia de aduanas para que nos represente ante la DIAN amplia y suficientemente, y el importador únicamente se encarga de suministrar la información que se requiera para que el proceso salga sin contratiempos de dinero y tiempo.



Imagen 2. Documentación

Tomada de: http://spainbox.com/wp-content/uploads/2013/02/document_world.jpg

Siguiendo la misma estructura y teniendo en cuenta el lineamiento de proceso de importación, es importante entender el proceso aduanero al que se deben acoger las empresas que giran alrededor de los negocios internacionales, estas empresas son el importador, agente de carga que contrata la naviera, aerolínea o transporte terrestre, la agencia de aduanas que posiblemente maneja un depósito aduanero donde se realiza la nacionalización y posiblemente una aseguradora que nos presta el servicio en caso de hurto, daños o averías de la mercancía.

Como se tituló en el párrafo anterior, cada una de las empresas prestan un servicio pero para lo que nos corresponde en régimen de importación es de resaltar la labor de la agencia de aduanas, trabajan bajo el decreto 4589 de 2006, donde está estipulado el sistema armonizado que ampara la totalidad de mercancías que pueden circular en un país.

En segundo lugar se debe tener en cuenta todos los países cobran un porcentaje para el ingreso de mercancías que al final es el recaudo fiscal y paralelo tiene el objetivo de salvaguardar la industria nacional, en caso Colombiano se aplican tasas impositivas sobre el valor de la mercancía con el objetivo que si entran al país no sean más baratas del precio que tiene dicho producto en el mercado interno.

Por ejemplo, una mercancía que pague el 5% de impuesto y un IVA del 16% se tendría que realizar los cálculos de impuestos a pagar así:

- Impuesto: 5%.
- IVA: 16%.
- Valor de la mercancía: USD 21.390,00.
- Valor del seguro: USD 64,17.
- Valor del flete internacional: USD 4.230,00.
- TRM: \$ 1.820,55.

(De acuerdo a lo que ha visto en otras materias, se requiere liquidar en termino CIF el pago de impuesto)

$$21.390,00 \text{ USD} + 64,17 \text{ USD} + 4.230,00 \text{ USD} = \underline{\mathbf{25.684,17 \text{ USD Valor CIF}}}$$

$$25684,17 \text{ USD} \times \$ 1820,55 \text{ TC} = \$ 46.759.350 \times 5\%(\text{Arancel}) =$$

\$ 2.338.000 Arancel

$$\$ 46.759.350 + \$ 2.338.000 = \$ 49.097.350 \times 16\%(\text{IVA}) = \mathbf{\$ 7.855.600 \text{ IVA}}$$

$$\$ 2.338.000 + \$ 7.855.600 = \mathbf{\$ 10.193.600 \text{ Total a pagar en impuestos.}}$$

Entonces, el declarante de acuerdo al ejercicio planteado pagara \$ 10.193.600 por impuestos a la DIAN, es importante tener en cuenta la estructura planteada, primero se saca el valor CIF, después se hace la conversión tomando la tasa representativa del mercado, se liquida el porcentaje que rige el decreto 4589 de 1999, luego se suma valor CIF **en pesos** más el valor de arancel (base arancelaria) y por último se liquida el IVA (Valor sobre las ventas).



Imagen 3. Vivir con impuestos

Fuente: <http://trabajoenbrasil.org/wp-content/uploads/2013/09/vivir-en-brasil-impuestos.jpg>

Como toda ley o regulación de un país va dada para que se cumpla al pie de la letra, pues Colombia no es la excepción cualquier error dentro de la declaración de importación puede dar lugar a un decomiso o aprehensión, que significa:

- **Decomiso:** es el acto en virtud del cual pasan a poder de la Nación las mercancías, respecto de las cuales no se acredite el cumplimiento de los trámites previstos para su presentación y/o declaración ante las autoridades aduaneras, por presentarse alguna de las causales previstas en el artículo 502o. del Decreto 2685 de 1999 (Decreto 2685 de 1999).
- **Aprehensión:** es una medida cautelar consistente en la retención de mercancías respecto de las cuales se configure alguno de los eventos previstos en el artículo 502o. del decreto 2685 de 1999 (Decreto 2685 de 1999).

De otro lado, cuando el importador quiere minimizar los costos de impuestos que tiene la DIAN tiene las siguientes opciones que el estado ha otorgado:

1. Usuario Aduanal Permanente (UAP): es aquella persona jurídica (empresa) que está inscrita a la DIAN la cual cumple tiene la opción de acumular durante un periodo el pago de impuestos y realiza un único pago acumulado. Para contar con dicho privilegio la DIAN la exige:
 - Que los doce meses anteriores a la solicitud tenga importaciones y/o exportaciones FOB, por un promedio de US \$ 5.000.000.
 - Declaraciones de importación superior a 100.



Imagen 4. Beneficios arancelarios

Fuente: http://zonafrancapereira.com/app/webroot/js/tiny_mce3/kcfinder/upload/image/beneficios/beneficios_aduaneros.png

El país cuenta con otro beneficio pero es a nivel exportador que es importante tener en cuenta, se conoce como:

2. Usuario Altamente Exportadores (ALTEX): donde el empresario adscrito debe cumplir con:
 - Exportaciones superiores a USD. 2.000.000.
 - Lo exportador represente al menos el 30% de las ventas totales.
 - Exportaciones por un valor superior a USD 21.000.000.

Otro beneficio que cuenta el importador para que sus mercancías realicen un pago de impuesto más bajo es tener en cuenta que Colombia cuenta con 13 acuerdos comerciales vigentes, en dichos acuerdos se contempla un desgravamen arancelario que permite acogerse y sacarle el mayor provecho posible, entre los acuerdos más significativos midiéndolo en cifras cuantitativas esta la Unión Europea, TLC con Estados Unidos, TLC con Estados Unidos de México, TLC con Canadá y la CAN, por lo tanto, cuando se decide tomar parte de algún acuerdo se debe realizar el proceso aduanero respectivo y notificar a la DIAN.

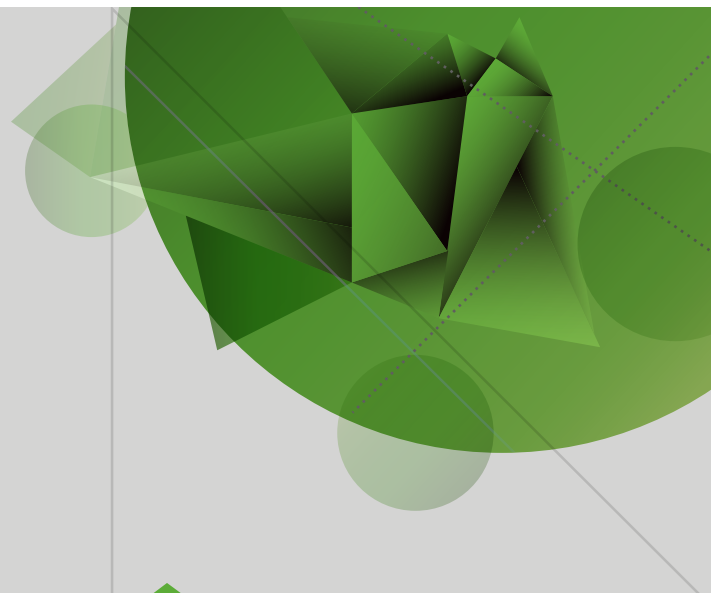
De esta forma se ha relacionado toda la estructura organizacional que cuenta el gobierno para hacer cumplir con el pago de impuestos, por lo que lo invito para siga con el mismo interés y motivación aprendiendo cada día más, ya que los negocios internacionales tiene muchos campos de acción, no más analicemos las cifras de como los colombianos estamos saturados de marcas extranjeras y la tecnología lleva un cauce de consumismo, y ¿Cómo ingresar esas mercancías? Efectivamente aplicando los negocios internacionales.



2

Unidad 2

Procesos de
Importaciones
Semana 3



Términos de negociación
Incoterms

Introducción

Inicialmente debemos tener en cuenta que el proceso de importación viene de un temario de conceptos generales y régimen de importación en los cuales se ha llevado a que el estudiante vaya armando las bases de su conocimiento que son primordiales, de esa forma durante esta semana analizaremos los términos de negociación.

Los términos de negociación son 11 definiciones agrupadas en 4 grupos, donde se establece una responsabilidad u obligación a cumplir entre vendedor y comprador, donde su importancia para un proceso de importación es vital, dado que un error en la elección del término puede llevar a perder mucho dinero.

Se debe tener en cuenta que esta cartilla lleva implícito una estructura de imágenes que le ayudaran al proceso mental de aprendizaje de cada uno de los términos de negociación, es importante que encontrar la diferencia en cada uno de los términos pues no todos aplican para los tipos de transporte existentes.

Para finalizar, tenga en cuenta que cada semana lleva paralelo un trabajo moldeado para que el estudiante le saque el mayor provecho posible y el aprendizaje sea condensado en un saber de un profesional preparado para cualquier tipo de situación.

Se busca implementar una combinación de estrategias que le faciliten y le permitan al estudiante la asimilación de conocimientos de una manera sencilla y práctica, para que les permita desarrollar las competencias necesarias en su vida profesional, entre dichas estrategias podemos encontrar la implementación de:

Reconocimientos de los términos de negociación, para saberlos aplicar de la mejor forma para ello se debe aplicar un separación por grupos que le permita señalar cual termino aplica para transporte marítimo, aéreo y terrestre o multimodal. Para ello se recomienda realizar un cuadro donde se pueda resaltar cada uno de los Incoterms existentes.

Adicional, se tienen talleres de casos prácticos resueltos en el aula virtual, los cuales serán socializados posteriormente.

Foros de debates o de dudas en donde el estudiante podrá realizar una avance significativo de la mano de la investigación autónoma.

Lecturas de temas de actualidad, nacional e internacional relacionados con la asignatura y que impactan el entorno.



- Grupo E
- Grupo F
- Grupo C
- Grupo D



Conocer el alcance y responsabilidades que tiene el importador y exportador.

Términos de negociación - Incoterms

Cuando hablamos de comercio exterior hacemos referencia a la actividad que refleja el intercambio de bienes y servicios de un país con el resto del mundo además de las zonas francas propias o externas en donde llega la mercancía, ya que su estructura está dada para apoyar al exportador.

Como una actividad a nivel internacional se vio la necesidad en 1936, de unificar la terminología de negociaciones internacionales, por tal motivo se crearon los Incoterms, para mejorar el intercambio comercial y desarrollar modos de comunicación universal entre países; esto fue creado por la Cámara de Comercio Internacional para determinar la cantidad de responsabilidad que debe mantener el exportador o el importador sobre cualquier carga a términos internacionales.

De esa forma fueron creados 11 términos Incoterms que significa: *International Chamber of Commerce Trade Terms*. Los cuales "son un conjunto de reglas aplicables internacionalmente con el propósito de facilitar la interpretación de los términos comerciales comúnmente utilizados".

Estos determinan:

- En qué momento y dónde se produce la transferencia de riesgos.
- Sobre la mercadería del vendedor hacia el comprador.
- Lugar de entrega de la mercancía.
- Quién contrata y paga los gastos.
- Qué documentos tramita cada parte y su costo.

Debido a la importancia de los Incoterms dentro del comercio internacional, se hace necesario estudiar uno por uno para encontrar la diferencia y poderlos aplicar de la forma correcta, entonces la CCI (Cámara de Comercio Internacional), creo 4 grupos así:

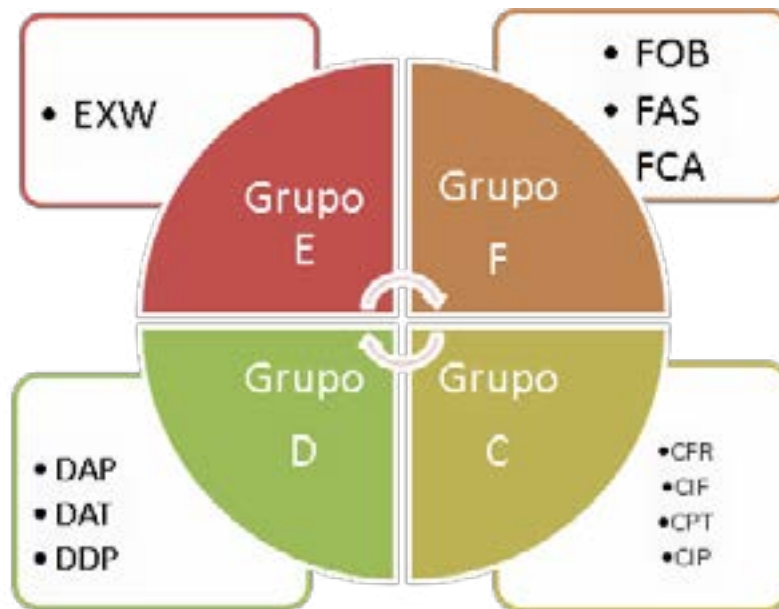


Figura 1. Grupos de los Incoterms
Fuente: Propia.

De tal forma a continuación se explicaran los Incoterms así:

EXW (Ex-Works) - En fábrica (lugar convenido)

Significa que el vendedor entrega cuando pone la mercadería a disposición del comprador en el establecimiento del vendedor o en otro lugar convenido (es decir, fábrica, almacén, etc.).

Este término representa, así, la menor obligación del vendedor, y el comprador debe asumir todos los costos y riesgos.

Obligaciones del vendedor

- Entrega de la mercadería y documentos necesarios.
- Empaque y embalaje.

Obligaciones del comprador

- Pago de la mercadería.
- Flete interno (de fábrica al lugar de exportación).
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos).
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes).
- Flete internacional (de lugar de exportación al lugar de importación).
- Seguro.
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes).
- Transporte y seguro (lugar de importación a planta).

+ Incoterms2010

Responsabilidades del vendedor y el comprador
en el proceso de distribución física internacional, según el término pactado

Qué regulan los Incoterms:
Ver cambios en incoterms 2010
Ver evolución de los Incoterms

Seleccione un término ▼


Cualquier modo de transporte: **EXW** FCA CPT CIP DAT DAP DDP

Transporte marítimo y vías navegables interiores: FAS FOB CFR CIF

EXW - En fábrica
El vendedor entrega la mercancía cuando la pone a disposición del comprador en el establecimiento del vendedor o en otro lugar convenido, sin despacharla para la exportación ni cargarla en un vehículo receptor.

Vea más información sobre este término >>

● En este punto se transmite la responsabilidad




País de origen			Tránsito internacional			País de destino						
												
Embalaje, verificación y control	Carga al camión	Transporte en origen	Aduana de exportación	Operac. portuarias	Carga al medio de transporte	Transporte principal	Seguro de mercancías	Descarga en puerto	Operac. portuarias	Aduana de importación	Transporte en destino	Recepción y descarga
Costos asumidos por el vendedor		Costos asumidos por el comprador		Depende del lugar de entrega pactado		Riesgos asumidos por el vendedor		Riesgos asumidos por el comprador		Obligatorio		

Imagen 1. EXW- En fábrica - Fuente: Legiscomex.

FAS (Free Along Ship) - Libre al costado del buque (puerto de carga convenido)

Significa que la responsabilidad del vendedor finaliza una vez que la mercadería es colocada al costado del buque en el puerto de embarque convenido. Esto quiere decir que el comprador ha de asumir todos los costos y riesgos de pérdida o daño de las mercaderías desde aquel momento.

El término FAS exige al vendedor despachar las mercaderías para la exportación.

Obligaciones del vendedor

- Mercadería y documentos necesarios.
- Empaque y embalaje.
- Flete (de fábrica al lugar de exportación).
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos).
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes).

Obligaciones del comprador

- Pagos de la mercadería.
- Flete y seguro (de lugar de exportación al lugar de importación).
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes).
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos).
- Seguro y flete (lugar de importación a planta).
- Demoras.

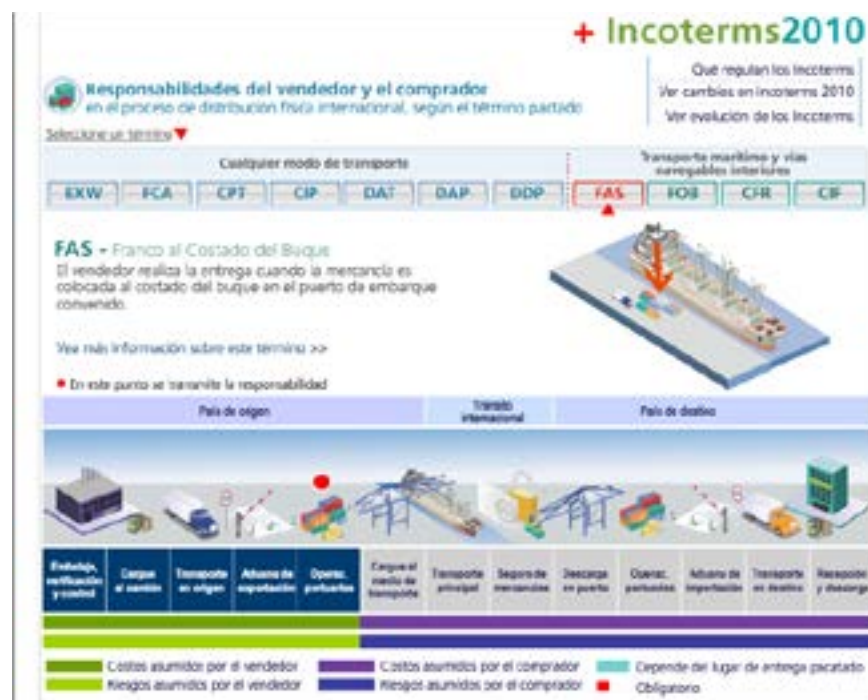


Imagen 2. FAS –Franco al costado del buque - Fuente: Legiscomex.

FCA (Free Carrier) - Libre transportista (lugar convenido)

Significa que el vendedor entrega la mercadería para la exportación al transportista propuesto por el comprador, en el lugar acordado.

El lugar de entrega elegido influye en las obligaciones de carga y descarga de las partes. Si la entrega tiene lugar en los locales del vendedor este es responsable de la carga. Si la entrega ocurre en cualquier otro lugar, el vendedor no es responsable de la descarga.

Este término puede emplearse en cualquier medio de transporte incluyendo el transporte multimodal.

Obligaciones del vendedor

Entrega de la mercadería y documentos necesarios.

- Empaque y embalaje.
- Flete (de fábrica al lugar de exportación).
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos).
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes).

Obligaciones del comprador

- Pagos de la mercadería.
- Flete (de lugar de exportación al lugar de importación).
- Seguro.
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes).
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos).
- Flete y seguro (lugar de importación a planta).
- Demoras.



Imagen 3. FCA- Franco transportista - Fuente: Legiscomex.

FOB (Free On Board) - Libre a bordo (puerto de carga convenido)

La responsabilidad del vendedor termina cuando las mercaderías sobrepasan la borda del buque en el puerto de embarque convenido.

El comprador debe soportar todos los costos y riesgos de la pérdida y el daño de las mercaderías desde aquel punto. El término FOB exige al vendedor despachar las mercaderías para la exportación. Este término puede ser utilizado sólo para el transporte por mar o por vías navegables interiores.

Obligaciones del vendedor

- Entregar la mercadería y documentos necesarios.
- Empaque y embalaje.
- Flete (de fábrica al lugar de exportación).
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos).
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes).

Obligaciones del comprador

- Pago de la mercadería.
- Flete y seguro (de lugar de exportación al lugar de importación).
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes).
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos).
- Flete (lugar de importación a planta).
- Demoras.

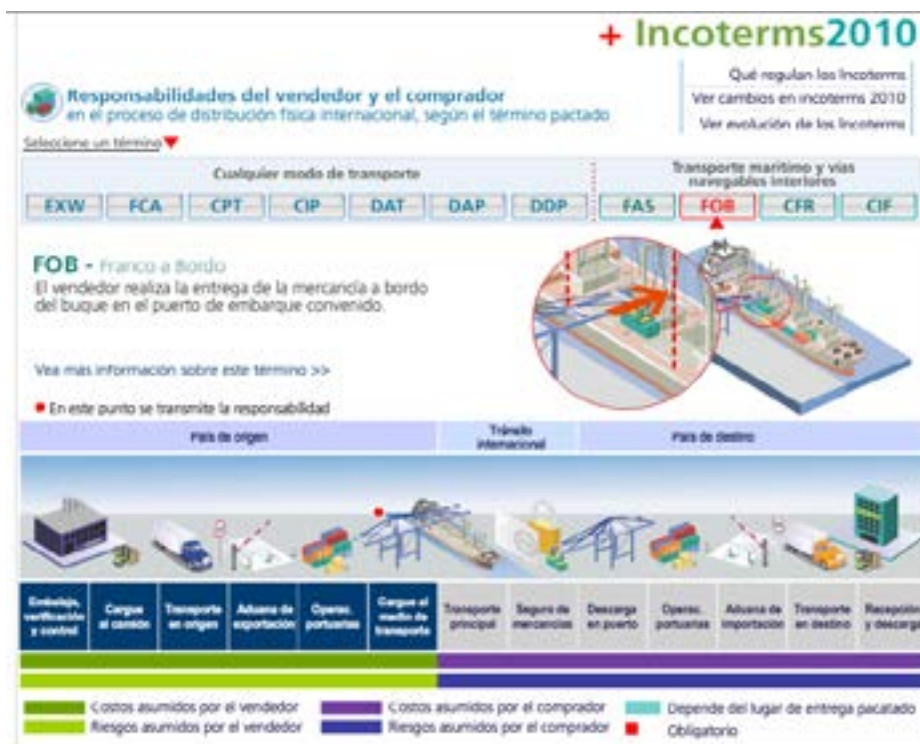


Imagen 4. FOB – Franco a bordo - Fuente: Legiscomex.

Hasta este punto ya hemos evacuado el grupo E y F, donde usted se puede dar cuenta que diferencia tiene cada uno de los términos, es importante tener en cuenta que el grupo F únicamente se puede aplicar a términos de modalidad de transporte marítima. Seguimos con el grupo C, que son:

CFR (Cost and Freight) - Costo y flete (puerto de destino convenido)

Para el vendedor los alcances son los mismos que la cotización FOB con la única diferencia de que la empresa debe encargarse de contratar la bodega del barco y pagar el flete hasta destino.

El riesgo de pérdida o daño de las mercaderías así como cualquier coste adicional debido a eventos ocurridos después del momento de la entrega, se transmiten del vendedor al comprador.

El término CFR exige al vendedor despachar las mercaderías para la exportación. Este término puede ser utilizado sólo para el transporte por mar o por vías navegables interiores.

Obligaciones del vendedor

- Entregar la mercadería y documentos necesarios.
- Empaque y embalaje.
- Flete (de fábrica al lugar de exportación).
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos).
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes).
- Flete (de lugar de exportación al lugar de importación).

Obligaciones del comprador

- Pago de la mercadería.
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes).
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos).
- Flete y seguro (lugar de importación a planta).
- Demoras.



Imagen 5. CFR – Costo y flete - Fuente: Legiscomex.

CIF (Cost, Insurance and Freight) - Costo, seguro y flete (puerto de destino convenido)

Significa que el vendedor entrega la mercadería cuando esta sobrepasa la borda del buque en el puerto de embarque convenido.

El vendedor debe pagar los costos y el flete necesarios para conducir las mercaderías al puerto de destino convenido.

En condiciones CIF el vendedor debe también contratar un seguro y pagar la prima correspondiente, a fin de cubrir los riesgos de pérdida o daño que pueda sufrir la mer-

cadería durante el transporte.

El comprador ha de observar que el vendedor está obligado a conseguir un seguro sólo con cobertura mínima. Si el comprador desea mayor cobertura necesitará acordarlo expresamente con el vendedor o bien concertar su propio seguro adicional.

El término CIF exige al vendedor despachar las mercaderías para la exportación.

Este término puede ser utilizado sólo para el transporte por mar o por vías navegables interiores.

Obligaciones del vendedor

- Entregar la mercadería y documentos necesarios.
- empaque y embalaje.
- Flete (de fábrica al lugar de exportación).
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos).
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes).
- Flete y seguro (de lugar de exportación al lugar de importación).

Obligaciones del comprador

- Pago de la mercadería.
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes).
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos).
- Flete y seguro (lugar de importación a planta).
- Demoras.

+ Incoterms2010

Responsabilidades del vendedor y el comprador
en el proceso de distribución física internacional, según el término pactado

Selecione un término ▼

Cualquier modo de transporte: EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP

Transporte marítimo y vías navegables interiores: FAS, FOB, CFR, **CIF**

CIF - Costo, Seguro y Flete
El vendedor realiza la entrega de la mercancía a bordo del buque en el puerto de embarque convenido y paga los costos y el flete necesarios. Así mismo, debe contratar la cobertura del seguro.

Vea más información sobre este término >>

● En este punto se transmite la responsabilidad

País de origen				Tránsito Internacional			País de destino					
Embalaje, verificación y control	Carga al camión	Transporte en origen	Aduana de exportación	Operac. portuarias	Carga al medio de transporte	Transporte principal	Seguro de mercancías	Descarga en puerto	Operac. portuarias	Aduana de importación	Transporte en destino	Recepción y descarga
Costos asumidos por el vendedor							Costos asumidos por el comprador					
Riesgos asumidos por el vendedor							Riesgos asumidos por el comprador					

■ Dependiente del lugar de entrega pactado
■ Obligatorio

Imagen 6. CIF – Costo, seguro y flete - Fuente: Legiscomex.

CIP (Carriage and Insurance Paid to) - Transporte y seguro pago hasta (lugar de destino convenido)

El vendedor entrega las mercaderías al transportista designado por él pero, además, debe pagar los costos del transporte necesario para llevar las mercaderías al destino convenido. El vendedor también debe conseguir un seguro contra el riesgo, que soporta el comprador, de pérdida o daño de las mercaderías durante el transporte.

El comprador asume todos los riesgos y con cualquier otro coste ocurrido después de que las mercaderías hayan sido así entregadas.

El CPT exige que el vendedor despache las mercaderías para la exportación.

Este término puede emplearse con independencia del modo de transporte, incluyendo el transporte multimodal.

Obligaciones del vendedor

- Entregar la mercadería y los documentos necesarios.
- Empaque y embalaje.
- Flete (de fábrica al lugar de exportación).
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos).
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes).
- Flete y seguro (de lugar de exportación al lugar de importación).
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes) "Parcial".

Obligaciones del comprador

- Pago de la mercadería.
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos).
- Flete y seguro (lugar de importación a planta).
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes) "Parcial".
- Demoras.



Imagen 7. CIP – Transporte y seguro pagado hasta - Fuente: Legiscomex.

CPT (Carriage Paid To) Transporte pagado hasta (lugar de destino convenido)

El vendedor entrega las mercaderías al transportista designado por él pero, además, debe pagar los costos del transporte necesario para llevar las mercaderías al destino convenido.

El comprador asume todos los riesgos y con cualquier otro coste ocurrido después de que las mercaderías hayan sido así entregadas.

El CPT exige que el vendedor despache las mercaderías para la exportación.

Este término puede emplearse con independencia del modo de transporte, incluyendo el transporte multimodal.

Obligaciones del vendedor

- Entregar la mercadería y los documentos necesarios.
- Empaque y embalaje.
- Flete (de fábrica al lugar de exportación).
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos).
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes).
- Flete (de lugar de exportación al lugar de importación).
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes) "Parcial".

Obligaciones del comprador

- Pago de la mercadería.
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos).
- Flete y Seguro (lugar de importación a planta).
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes) "Parcial".
- Demoras.

Responsabilidades del vendedor y el comprador
en el proceso de distribución física internacional, según el término pactado

Selecione un término ▼

Cualquier modo de transporte: EXW, FCA, **CPT**, CIP, DAT, DAP, DDP

Transporte marítimo y vías navegables interiores: FAS, FOB, CFR, CIF

CPT - Transporte Pagado Hasta
El vendedor realiza la entrega de la mercancía cuando la pone a disposición del porteador designado por él pero, además, debe pagar los costes del transporte necesario para llevar la mercancía al destino convenido.

Vea más información sobre este término >>

● En este punto se transmite la responsabilidad

País de origen						Tránsito internacional		País de destino				
Embalaje, verificación y control	Carga al camión	Transporte en origen	Aduana de exportación	Operac. portuarias	Carga al medio de transporte	Transporte principal	Seguro de mercancías	Descarga en puerto	Operac. portuarias	Aduana de importación	Transporte en destino	Recepción y descarga
Costos asumidos por el vendedor						Costos asumidos por el comprador		Depende del lugar de entrega pactado				
Riesgos asumidos por el vendedor						Riesgos asumidos por el comprador		Obligatorio				

Imagen 8. CPT- Transporte Pagado Hasta - Fuente: Legiscomex

DAT (**Delivered at Terminal**) Entrega en terminal

Para todo tipo de transporte, especialmente el marítimo. Se refiere a entrega en el puerto de destino, después de descargado.

Entregar la mercancía a disposición del comprador en el terminal de destino convenido y soportar, hasta ese momento, los gastos y riesgos inherentes a la misma.

Obligaciones del vendedor

- Entregar la mercancía a disposición del comprador en el terminal de destino convenido y soportar, hasta ese momento, los gastos y riesgos inherentes a la misma.
- Contratar transporte y seguro hasta puerto de destino.
- Efectuar despacho de exportación.

Obligaciones del comprador

- Soportar todo el riesgo de pérdida o daño de la mercancía desde el momento en que el vendedor la ha puesto a disposición en el punto del terminal de destino convenido.
- Efectuar despacho de importación.

+ Incoterms 2010

Responsabilidades del vendedor y el comprador en el proceso de distribución física internacional, según el término pactado.

Qué regulan los incoterms
Ver cambios en incoterms 2010
Ver evolución de los incoterms

Seleccione un término

Cualquier modo de transporte: EXW, FCA, CPT, CP, **DAT**, DAP, DDP

Transporte marítimo y vías navegables interiores: FAS, FOB, CFR, CIF

DAT - Entrega en Terminal
La mercancía es entregada en la terminal designada en el puerto o lugar de destino, una vez es descargada del medio de transporte de llegada.

Vea más información sobre este término >>>

En este punto se transfiere la responsabilidad

País de origen | Tránsito internacional | País de destino

Empuje, verificación y control | Carga en el contenedor | Transporte en origen | Aduana de exportación | Operac. portuarias | Carga al medio de transporte | Transporte principal | Seguro de mercancía | Descarga en puerto | Operac. portuarias | Aduana de importación | Transporte en destino | Recepción y descarga

Costos asumidos por el vendedor | Riesgos asumidos por el vendedor | Costos asumidos por el comprador | Riesgos asumidos por el comprador | Depende del lugar de entrega pactado | Obligatorio

Imagen 9: DAT – Entrega en terminal. Tomado de: Legiscomex.

DAP (**Delivered at Place/Point**) Entrega en el lugar

Reemplaza DAF y DDU. Sirve para todo tipo de transporte. Se refiere a entregas en el país de destino en un lugar acordado. Permite una mayor flexibilidad respecto al punto de entrega.

Obligaciones del vendedor

Entregar la mercancía a disposición del comprador en el lugar convenido en el país importador.

Asumir los gastos de transporte y seguro, incluidas las operaciones de carga y descarga. Efectuar despacho de exportación.

Obligaciones del comprador

Asumir por su cuenta los riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde que el vendedor la pone a disposición en el lugar convenido. Efectuar el despacho de importación de las mercancías.

Por lo anterior y teniendo en cuenta los cambios mencionados, el siguiente cuadro comparativo detalla los términos que se suprimieron y de adicionaron en los Incoterms 2010.

+ Incoterms2010

Responsabilidades del vendedor y el comprador en el proceso de distribución física internacional, según el término pactado

Selecione un término ▼

Cualquier modo de transporte: EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, **DAP**, DDP

Transportes marítimo y vías navegables interiores: FAS, FOB, CFR, CIF

DAP - Entrega en el Lugar
El vendedor realiza la entrega cuando la mercancía se pone a disposición del comprador en el medio de transporte de llegada y preparada para la descarga en el lugar de destino convenido.

Vea más información sobre este término >>

● En este punto se transfiere la responsabilidad

País de origen | Tránsito internacional | País de destino

Entrega, verificación y control | Carga al contenedor | Transporte en origen | Aduana de exportación | Operac. portuarias | Carga al medio de transporte | Transporte principal | Seguro de mercancías | Descarga en puerto | Operac. portuarias | Aduana de importación | Transporte en destino | Recepción y descarga

Costos asumidos por el vendedor | Costos asumidos por el comprador | Depende del lugar de entrega pactado | Riesgos asumidos por el vendedor | Riesgos asumidos por el comprador | Obligatorio

Imagen 10. DAP – Entrega en el lugar - Fuente: Legiscomex.

DDP (*Delivered Duty Paid*) - Entregadas derechos pagados (lugar de destino convenido)

Significa que el vendedor entrega las mercaderías al comprador, despachadas para la importación, y no descargadas de los medios de transporte utilizados en el lugar de destino acordado.

El vendedor debe asumir todos los costos y riesgos ocasionados al llevar las mercaderías hasta aquel lugar, incluyendo los trámites aduaneros, y el pago de los trámites, derechos de aduanas, impuestos y otras cargas para la importación al país de destino.

Obligaciones del vendedor

- Entregar la mercadería y documentos necesarios.
- Empaque y embalaje.
- Acarreo (de fábrica al lugar de exportación).
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos).
- Gastos de exportación (maniobras, almacenaje, agentes).
- Flete (de lugar de exportación al lugar de importación).
- Seguro.
- Gastos de importación (maniobras, almacenaje, agentes).
- Aduana (documentos, permisos, requisitos, impuestos).
- Acarreo y seguro (lugar de importación a planta).
- Demoras.

Obligación del comprador

- Pagar la mercadería

+ Incoterms2010

Responsabilidades del vendedor y el comprador
en el proceso de distribución física internacional, según el término pactado

Selecione un término ▼

Qué regulan los Incoterms
Ver cambios en incoterms 2010
Ver evolución de los Incoterms

Cualquier modo de transporte

EXW FCA CPT CIP DAT DAP **DDP** FAS FOB CFR CIF

Transporte marítimo y vías navegables interiores

DDP - Entrega Derechos Pagados
El vendedor entrega la mercancía despachada para la importación y preparada para su descarga, en el lugar de destino convenido.

Vea más información sobre este término >>

● En este punto se transmite la responsabilidad

País de origen				Tránsito internacional				País de destino				
Entrega, verificación y control	Carga al camión	Transporte en origen	Aduana de exportación	Operac. portuarias	Carga al medio de transporte	Transporte principal	Seguro de mercancías	Descarga en puerto	Operac. portuarias	Aduana de importación	Transporte en destino	Recepción y descarga
Costos asumidos por el vendedor										Costos asumidos por el comprador		Depende del lugar de entrega pactado
Riesgos asumidos por el vendedor										Riesgos asumidos por el comprador		Obligatorio

Imagen 11. DDP – Entrega derechos pagados
Tomado de: Legiscomex.

Hasta acá llegan los términos Incoterms, por lo que lo invito para que realice la lectura complementaria titulada: *Términos de negociación internacional Incoterms*.

Después de usted tener claro el Incoterms que utilizara en su negociación se hace necesario saber cómo será el pago internacional, por ello usted conocerá los instrumentos de pago Internacional más utilizados.

Para finalizar lo invito para que siga con el mismo intereses a lo largo de las ocho semanas que estaremos trabajando en pro de un mejoramiento de conocimientos y le recuerdo que cuenta con las diferentes herramientas de la plataforma virtual las cuales le ayudaran a llevar un repaso y le servirán para despejar dudas.



2

Unidad 2

Procesos de
Importaciones
Semana 4

Solicitud de importación

Introducción Pendiente

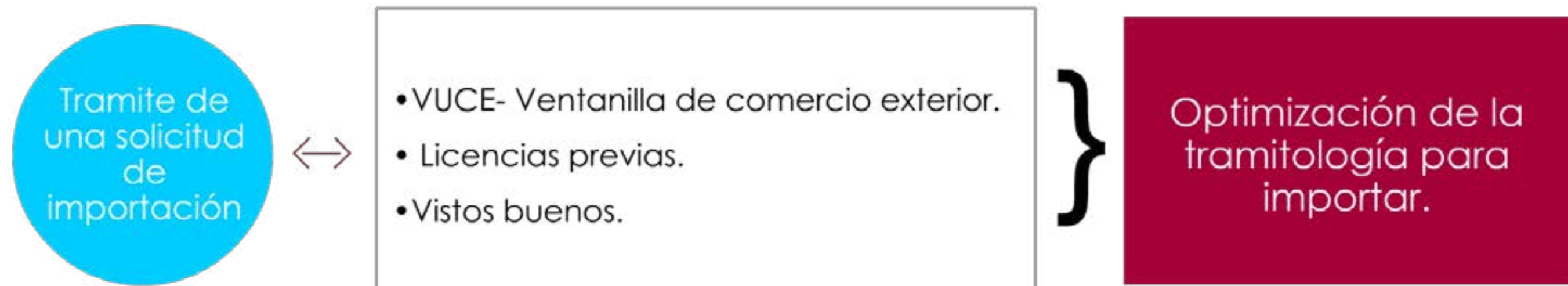
El estudiante encuentra en el inicio la introductoria a desarrollar en la semana lo que le permite abordarlo y comprender su dinámica de funcionamiento. Lo que se hace necesario su comprensión para entrar en contexto con el desarrollo y las actividades que se aplicaran bajo la premisa de la explicación para el estudiante y su hacer activo como trabajo individual.

Para cada unidad el estudiante cuenta con un texto que se conoce como guía de actividades, el cual semana a semana le informa qué actividades tiene para la semana y qué debe hacer.

Asimismo le informa las actividades calificables en su módulo. En dicho texto se incluyen los objetivos de aprendizaje de la unidad. Para cada semana el estudiante tiene una serie de lecturas. El texto guía del módulo es la cartilla, consiste en un documento que el autor elabora especialmente para el módulo. Va acompañado de lecturas complementarias, si el tema lo requiere, dichas lecturas son anexadas por el auto

- **Objetos virtuales:** son recursos digitales utilizados con un propósito educativo, compuesto de presentación de contenidos, actividades de aprendizaje y elementos de contextualización. El objeto virtual permite la interacción y decisión del estudiante para desarrollar su aprendizaje.
- **Videocápsulas:** son videos cortos que presentan el desarrollo de un proceso, un ejemplo, un procedimiento, un ejercicio, un contenido. Pueden ir acompañados de imágenes, gráficas, mapas y animaciones. Tienen como propósito complementar, repasar, indicar procesos y procedimientos requeridos para un acto específico del aprendizaje. Dichos videos son tomados del internet, y deben adjuntarse con su dirección url para ser enlazada en el aula.

Por último el estudiante debe recordar que la clasificación arancelaria se rige bajo normas políticas de comercio exterior lo que conlleva a identificar una nomenclatura más práctica que teórica. Por ello se hace necesario el desarrollo de talleres que afiances sus conocimientos.



Solicitud de importación

Siguiendo la estructura que tiene los entes reguladores para que haya una sinergia entre los agentes intervinientes en la cadena logística y el importador, existen una serie sistematizada que permite agilidad en los procesos aduaneros, portuarios. Es por lo que inicialmente todo importador debe realizar una solicitud de importación, dicho documento debe ir como soporte a la declaración de importación, para las importaciones sometidas de libre importación.

Dicho permiso o licencia se realiza en el sistema VUCE (Ventanilla Única de Comercio Exterior), lo realiza en primer lugar la agencia de aduanas en español, con excepción de las marcas, referencias, nombres, patentes. Se tiene que tener en cuenta que esto baja en cabeza del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Antes de seguir con nuestra estructura de solicitud de importación es vital definir VUCE "fue creada mediante Decreto 4149 de 2004. Es una plataforma informática que permite adelantar trámites de comercio exterior ante 21 entidades del Estado a través de un solo canal. Garantiza la seguridad tecnológica y jurídica de los diferentes trámites al integrar la firma digital. Permite pagos electrónicos en línea" (Ministerio de

Comercio, Industria y Turismo).

Adicionalmente el VUCE cuenta con una estructura de módulos, en donde encontramos 4 módulos así:

- **Módulo de importaciones:** permite el trámite electrónico de los registros y licencias de importación de aquellos bienes o materias primas que requieren permiso o autorización de las entidades adscritas a la VUCE, previos a una importación. Adicionalmente se gestiona la administración de cupos de importación.
- **Módulo de exportaciones:** permite el trámite electrónico de autorizaciones previas a la exportación, establecidas por las autoridades competentes en determinados productos.
- **Módulo Formulario Único de Comercio Exterior (FUCE):** integra los trámites de Registro de Productores de Bienes Nacionales, certificaciones de producción nacional y administración de contingentes de exportación.
- **Módulo Sistema de Inspección Simultánea (SIIS):** automatiza e integra los sistemas informáticos de las entidades de control (DIAN, ICA, INVIMA, Policía Antinarcóticos) y los puertos. El alcance actual de esta solución informática es para carga de exportación que ingrese a los puertos de manera contenerizada con

SAE, a través del cual se puede generar una agenda electrónica de inspección simultánea y trazabilidad del proceso.

En la canalización de solicitud de licencia de importación que se solicita en VUCE podemos encontrar un formulario en el cual contempla toda la información de la importación, el formulario es:

The image shows a complex web form for the 'Registro de Importación en Línea' (Online Import Registration) in Ecuador. The form is organized into several distinct sections, each with a header and a set of input fields. The top section includes the logo of the Ministry of Commerce and Tourism and the title of the system. Below this, there are sections for 'Datos de la Importación' (Import Data), 'Datos de la Empresa' (Company Data), 'Datos de la Licencia' (License Data), and 'Datos de la Inspección' (Inspection Data). Each section contains various fields for text entry, dropdown menus, and checkboxes. The form is designed to capture all necessary information for the import license application process.

Imagen 1. Formulario VUCE

Fuente: http://www.vuce.gov.co/fileman/files/Guias/GUIA_1_Licencias_y_Registros.pdf

Se puede evidenciar que el formato parte de información del importador completa con lo que es NIT, dirección, teléfono. Seguido encontramos Agencia de aduanas y toda la información que ampara el embarque en el cual será entrado al territorio colombiano.

Entre los principales objetivos se encuentra la simplificación y por ende, facilita, las operaciones de importación, elimina las licencias previas para las operaciones no reembolsables (no hay giro al exterior) y para algunas subpartidas arancelarias, reduce los tiempos de respuesta de las solicitudes de importación en aplicación de la política de Estado para la supresión o reforma de trámites, y representa ahorros significativos en los costos de licencia o registro de importaciones.

Como a nivel de exportación en importación se tienen premisas que se debe tener en cuenta al momento de tomar una decisión de importación, conocida como Estatuto del Consumidor, el Decreto agrupa con este término a las mercancías usadas, imperfectas, reparadas, reconstruidas, reparadas, restauradas, de baja calidad, remanufacturadas, repotencializadas, discontinuadas, recuperadas, refaccionadas, de segunda mano, de segundo uso, segundas, terceras, fuera de temporada u otra condición similar (Dirección de Comercio Exterior).



Imagen 2. Autos usados para importar
Fuente: http://www.unionjalisco.mx/sites/default/files/imagecache/v2_660x370/AUTOS%20IMPORTADOS.jpg

En aspectos generales el procedimiento del VUCE lleva libre importación y licencia previa implícito, y se debe tener presente las restricciones que el gobierno tiene establecidas, y para entender la estructura se hace necesario ver el decreto 925 de 2013, en su artículo 12, define como La licencia de importación es el acto administrativo mediante el cual se otorga autorización con base en los criterios señalados por el Gobierno Nacional, para la importación al territorio aduanero nacional de mercancías correspondientes al régimen de licencia previa, con el cumplimiento previo de los requisitos establecidos.

Seguido las importaciones sometidas de licencias previas son:

- a. La importación de los productos clasificados por las subpartidas arancelarias para las cuales el Gobierno Nacional ha establecido este régimen, entre los principales productos eran: "Carne y despojos comestibles, Productos químicos inorgánicos, Pólvora y explosivos, entre otras."
- b. La importación de saldos.

- c. La importación de productos en condiciones especiales de mercado.
- d. La importación de bienes en la que se solicite exención de gravamen arancelario.

Pero principalmente se realiza la licencia previa con el objetivo de blindar a la producción nacional de productos que posiblemente puedan ingresar al territorio colombiano y afectar la economía interna. Todo país tiene un equilibrio interno y primordial que no exista escasez de ningún producto que se produzca, a manera de ejemplo, que exista iliquidez de café en Colombia siendo que tenemos un alto grado de calidad y producción.



Imagen 3. Sequia

Fuente: http://cdn.larepublica.pe/sites/default/files/imagecache/img_noticia_640x384/imagen/2014/02/15/imagen-20a-0_0.jpg

Otros productos por su naturaleza también son incluidas como lo es control de estupefantes, la industria militar, los vehículos de segunda mano, los bienes que pertenezcan a la soberanía nacional de otro país.

Teniendo en cuenta lo anterior lo que se pretende en un proceso de importación es realizar la licencia previa antes de embarcar o enviar desde otro país debido a que los sobre costos que puede llegar a incurrir generan hasta pérdida de la mercancía, adicional la mayoría de productos nombrados anteriormente son traídos por entes públicos los cuales van ser utilizados para investigación, a nivel de las fuerzas armadas en donde la solicitud no presenta restricción.

Es importante tener claro las licencias de la modalidad de importación elegidas para la traer mercancía o producto a Colombia, de dicha modalidad se puede decidir todo un proceso en el cual debe evaluar el VUCE para su aprobación.

De otra forma se debe tener en cuenta si la importación se ve afectada por un acuerdo comercial, como es sabido cada acuerdo contiene un desgramen total o parcial y se debe poner a consideración en el formulario que se entrega en la VUCE.

Para finalizar los contingentes entran a ser evaluados y aprobados por la ventanilla, en la palabra latina “contingentia” es donde se encuentra el origen etimológico del término contingencia que ahora nos ocupa. Podemos establecer además que aquella se halla conformada por los siguientes elementos:

- El prefijo “con-”, que se usa para indicar “reunión”.
- El verbo “tangere”, que puede traducirse como “tocar”.
- El sufijo “-entia”, que es equivalente a “cualidad de agente”.

En tema aduanal la DIAN tiene un listado de los productos que se producen a nivel interno, y de los cuales la economía colombiana se mantiene en equilibrio como podemos analizar los productos de la canasta familiar, entre ellos el arroz, los cuartos traseros de pollo.



Imagen 4. Cuartos de pollo

Fuente: <http://www.lascameliassa.com.ar/productos/fotos/cuarto-trasero-congelado/thumbs/1.jpg>

Para finalizar la solicitud de importación no podemos solo contemplar la parte legal, sino el costeo al que se debe someter para que los costos de una importación estén bien contemplados, porque en cualquier parte de la cadena logística se puede subir el costo y el apalancamiento financiero lo puede llevar a vivir una mala pasada.

Aunque la ventanilla del VUCE no tenga incidencia directa con la modalidad de tránsito aduanero podrá autorizarse a los Usuarios Industriales de las Zonas Francas para la salida de mercancías desde sus instalaciones con destino a un depósito de transformación o ensamble, y en su estructura de acuerdo el artículo 354 del decreto 2685 de 1999, se trae implícito la gestión de operaciones permitidas para el proceso de importación.

Es importante de nombrar que el VUCE también maneja una ventanilla para el exportador, en la obtención de vistos buenos como es el ICA – INVIMA el cual se gestiona y se solicita según las directrices allí establecidas.

Bibliografía recomendada:

1. www.vuce.gov.co
2. W.L. Hill, Charles, (2000) *Negocios Internacionales*. México: Editorial Mc Graw Hill 2000.
3. www.dian.gov.co

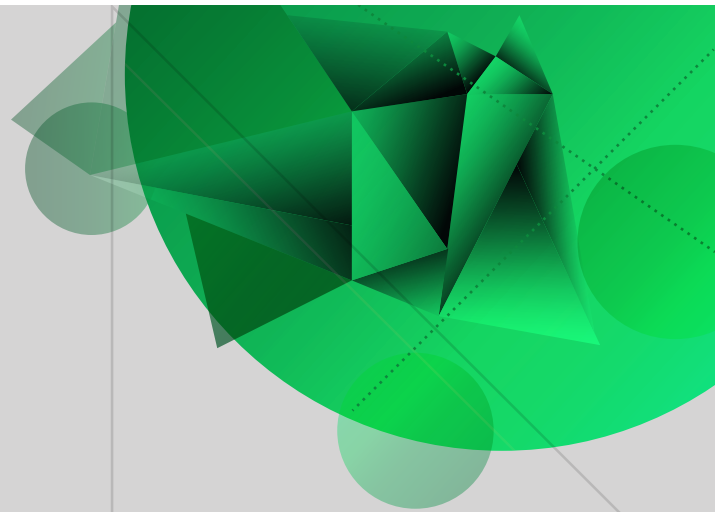


3

Unidad 3

Procesos de
Importaciones
Semana 5

••••



Proceso de fletamento

Introducción

El planeta tierra, donde habitamos, tiene unas características que han sido vitales para el desarrollo de la especie humana a través de la historia; esto llevo al hombre a sacarle el mayor provecho a los mares para la navegación, al aire para volar aviones de carga, la superficie terrestre para hacer vías y aeropuertos, esto ayuda a realizar el mayor intercambio de mercancías a nivel mundial.

Seguido se puede permear en la historia para poder decir que cada medio natural el hombre lo acogió y saco provecho para hacer una economía sostenible, es por tal motivo que el fletamento genera un proceso de costeo o liquidación el cual se debe conocer para seguir el engranaje cognitivo que se trae semana tras semana con el módulo de proceso de importación.

Para finalizar durante esta semana se inicia con una reseña de donde proviene el fletamento de una importación y se resalta para el estudiante la importancia de conocer el proceso de la mejor forma, después de iniciaría con fletamento marítimo, seguido fletamento aéreo y para finalizar fletamento terrestre; de esta forma se culmina con las tres modalidades de transporte más utilizadas en Colombia.

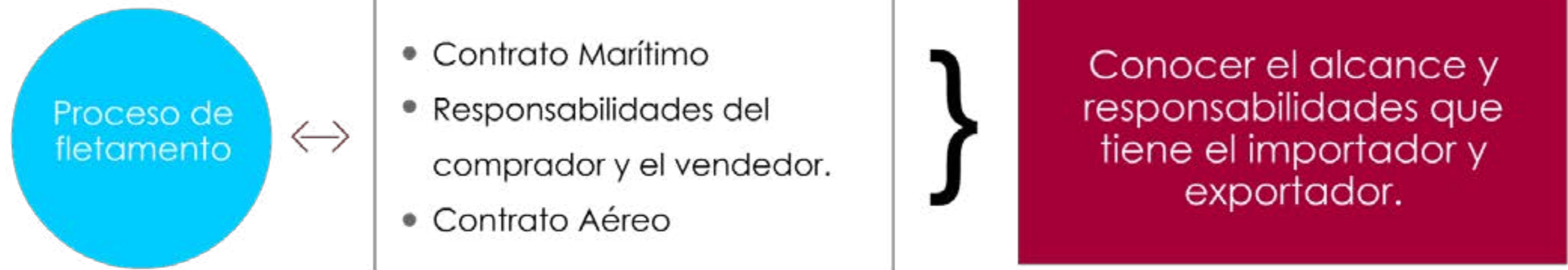
El estudiante encuentra en el inicio la introductoria a desarrollar en la semana lo que le permite abordarlo y comprender su dinámica de funcionamiento. Lo que hace necesario su comprensión para entrar en contexto con el desarrollo y las actividades que se aplicaran bajo la premisa de la explicación para el estudiante y su hacer activo como trabajo individual.

Para cada unidad el estudiante cuenta con un texto que se conoce como guía de actividades, el cual semana a semana le informa qué actividades tiene para la semana y qué debe hacer.

Asimismo le informa las actividades calificables en su módulo. En dicho texto se incluyen los objetivos de aprendizaje de la unidad. Para cada semana el estudiante tiene una serie de lecturas. El texto guía del módulo es la cartilla, consiste en un documento que el autor elabora especialmente para el módulo. Va acompañado de lecturas complementarias, si el tema lo requiere, dichas lecturas son anexadas por el autor.

- **Objetos virtuales:** son recursos digitales utilizados con un propósito educativo, compuesto de presentación de contenidos, actividades de aprendizaje y elementos de contextualización. El objeto virtual permite la interacción y decisión del estudiante para desarrollar su aprendizaje.
- **Videocápsulas:** son videos cortos que presentan el desarrollo de un proceso, un ejemplo, un procedimiento, un ejercicio, un contenido. Pueden ir acompañados de imágenes, gráficas, mapas y animaciones. Tienen como propósito complementar, repasar, indicar procesos y procedimientos requeridos para un acto específico del aprendizaje. Dichos videos son tomados del internet, y deben adjuntarse con su dirección url para ser enlazada en el aula.

Por último el estudiante debe recordar que la clasificación arancelaria se rige bajo normas políticas de comercio exterior lo que conlleva a identificar una nomenclatura más práctica que teórica. Por ello se hace necesario el desarrollo de talleres que afiances sus conocimientos.



Desarrollo temático

Proceso de fletamento



Imagen 1. Pesaje

Fuente: <http://www.bizerba-openworld.com/media/de/industrie/waegen/terminals/bt/BT-Terminal-plattformwaage.jpg>

Cuando se habla de fletamento se debe tener en cuenta la modalidad de transporte a la cual se ve entregar la mercancía para su despacho, es decir, si es marítimo, aéreo o terrestre de manera que la elección se haga bajo una liquidación lo más acertada posible.

De esa misma forma es trascendente para el importador solicitar a la agencia de carga una cotización de los servicios que va prestar, en ella debe estipular los valores a los cuales va ser sometido el embarque. Dicho de otra forma, en la cotización van incluidos los gastos de manipulación, estiba, desestiba, descargue entre otros.

El valor cobrado por la agencia de carga va sujeto por los costos transferidos por un tercero los cuales están titulados así:



Figura 1. Modalidades de transporte

Fuente: Propia.

Como se puede observar en el anterior diagrama es importante mencionar que las anteriores modalidades de transporte son las más utilizadas en Colombia, esto va dado por la ubicación geográfica que corresponde, esto al momento de dar un vistazo logística internacional en cuanto a los medios de transporte, podemos encontrar férreo, ducto, tráiler entre otros, por lo que aprovecho para invitarlo a ver la videocápsula titulada - Tipos de Transporte.

Es válido resaltar en el proceso de fletamento el personal activo que participa en una operación de importación, debido a que los errores humanos pueden llegar a pérdidas gigantes tanto para la agencia de aduanas, para el transportador o en el peor de los casos para el importador. Los errores pueden surgir por el tipo de mercancía, por el desconocimiento de cubicaje que al final de la operación se ve reflejado el error en pérdida de tiempo en la importación.

Es clave en la prestación de un servicio internacional el cumplimiento a cabalidad de lo ofrecido porque de lo contrario puede llevar a un rompimiento de la consecución de la cadena logística. Por lo que en el anterior diagrama se singulariza la importancia de lograr el éxito tanto en su aprendizaje como en la parte práctica. El diagrama es:

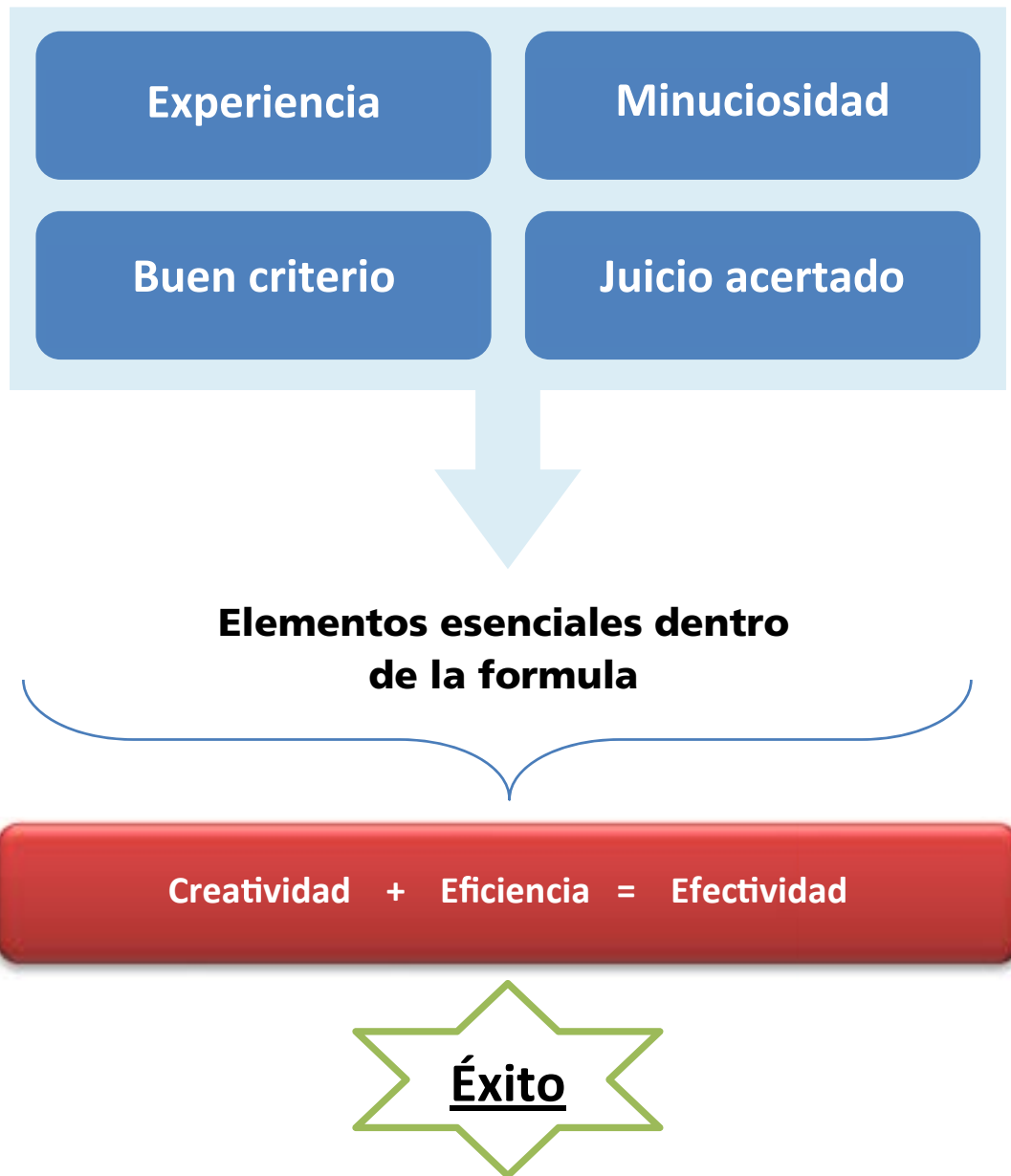


Figura 2

Fuente: Propia.

Como se puede evidenciar en el diagrama se busca el éxito en la importación, de manera que la se iniciaría con una serie de premisas al momento de estar desarrollando la parte práctica, después se ve la formula básica en comercio internacional, y por el ultimo se puede hablar de un éxito cuando la negociación internacional se ha llevado dentro de los tiempos establecidos, no se ha generado multas y todos los intervinientes en la cadena logística están satisfechos.

Proceso de fletamento marítimo



Imagen 2

Fuente: <http://www.portcalls.com/wp-content/uploads/2012/04/container-ship-for-asia-me.jpg>

Desde la época contemporánea el fletamento marítimo ha sido sujeto a contratos de navegación nada sencillos, debido a los requerimientos dados entre comprador y vendedor. En un contrato se mide el grado de responsabilidad desprendido de un Incoterms en donde las averías, daños o pérdida de la mercancía tienen que alcanzar un grado de responsabilidad para no perder dinero.

En lo corrido de la historia los comerciantes o mercaderistas en voz de protesta lograron modificar que el estado modificará el Código del Comercio de tal forma que las cargas civiles, penales y monetarias tuvieran un nivel equitativo y no hubiera tanto desfalco económico en las importaciones provenientes de los diferentes países.

Pero eso no era poco, se debería tener un avance muy significativo en las vías de acceso de las mercancías al territorio colombiano, de tal manera que se fuera consolidando lo que se conoce como costos de operación marítima.

De otra forma, el transporte marítimo es responsable, en la actualidad, del 90% del comercio marítimo mundial; los buques cada día son más sofisticados y su costo de construcción es cada vez más alto; sin embargo continuo siendo el transporte marítimo, la opción más segura y económica para el transporte de mercancías.

Por el gran número de volumen que se mueve a nivel marítimo, se pueden hablar de cifras tomadas de la OMC, enero del año 2013, había un total de 60,830 buques mercantes con un total de 930,600 millones de toneladas de desplazamiento, transportando todo tipo de carga y navegando en todos los mares del mundo; estos buques tienen como bandera de

registro a más de 150 países y son tripulados por aproximadamente 480 mil oficiales y 770 mil marineros originarios de todas partes del mundo.

Entrando en materia el proceso de fletamento marítimo va dado bajo un contrato que es un documento contractual en donde se establecen una serie de obligaciones como se nombró anteriormente, en las obligaciones aparece:

“Entre el armador o propietario del buque (*owner*) y el consignatario de la carga (*charterer*), contiene además, todas las características del buque y de la carga, los costos del flete incluyendo las demoras (*demurrage*) o pronto despacho (*despatch*), así como las de los puertos que se debe tocar y las condiciones en que se deben efectuar las fechas estimadas de atraque (*Estimated Time Arrival –ETA-*) y las operaciones de carga (*loading*) y descarga (*discharging*) este documento se puede identificar por algún tipo de código, pero la norma usual es que se identifique por la fecha de suscripción” (Procedimiento operativo normal para el embarque y manejo de granel seco).

De la anterior cita falta nombrar el Broker, quien viene siendo la agencia de carga que contrata el importador y el cual debe contener toda la información ya que es el puente entre importador y armador (naviera).

Después del arribo de Buque a territorio Colombiano inicia la composición estructural que da los tiempos estipulados por las entidades responsables del comercio exterior en Colombia, encontramos algo que se conoce como *Lay Time*, que es tiempo permitido por sociedad portuaria para que se desarrolle la labor portuaria, entre dicha labor está integrado descargue, cargue y salida del Buque del muelle asignado.

Se debe tener en cuenta que en el fletamento, el contrato de transporte marítimo de mercancías incorpora cláusulas generales de contratación, como es el caso del conocimiento de embarque cuyas estipulaciones son redactadas previa y unilateralmente por el porteador sin que el cargador o consignatario tengan capacidad de negociación.



Imagen 3 Fuente: <http://www.eoi.es/blogs/embacon/files/2013/05/Arbitraje1.jpg>

Cuando se habla de contratos marítimos se debe tener en cuenta la información que reza el documento de transporte marítimo –Bill of lading-, de allí se toman datos importantes de la carga como que peso, dimensiones, descripción de la mercancía que tipo de contenedor fue utilizado para embarcar, un origen y destino entre otros.

Proceso de fletamento aéreo



Imagen 4

Fuente: http://static.wixstatic.com/media/0ce60b_9f5c77ce9a6280b47cdebfa05fdd7eda.jpg_srz_288_174_75_22_0.50_1.20_0.00_jpg_srz

El objetivo del fletamento a modo aéreo, es efectuar un análisis operacional acerca del arrendamiento de aeronaves para asistir tanto a los inspectores de operaciones como a los explotadores mediante una lista de verificación de los factores que deben ser considerados al formular políticas transparentes y uniformes sobre el arrendamiento de aeronaves de los importadores.

Recordemos que las agencias de cargas son encargadas de contratar las aerolíneas, las cuales son las poseedoras de las aeronaves, de esa misma forma son los que al final del día cobran un flete internacional por los servicios prestados, bajo un contrato estipulado entre agencia de carga y aerolínea.



Imagen 5

Fuente: http://2.bp.blogspot.com/-gKGtPZsMm10/VQvY8g0xuxI/AAAAAAAAAG68/muXRx3l0cck/s1600/oneworld_all.png

Por lo tanto se maneja una figura de arrendamiento y arrendatario, en donde cada uno cuenta con un grado de responsabilidad estipulado bajo una AWB (*Air Way Bill*), que cuenta con una estructura de tal manera que los intervinientes no salgan perdiendo, ya que se celebra un previo acuerdo de flete internacional, recargos, días de tránsito, tipo de avión entre otros.

Bajo la regulación internacional IATA, se tiene que validar una serie de procesos consecutivos de una operación aérea, buscando con ello que las cargas viajen seguras y no se transportes ningún tipo de mercancías que intentes contra la salud humana.

Otro aspecto importante a resaltar al momento de realizar fletamento se debe tener en cuenta que las tarifas se manejan por kilogramos entregados a la aerolínea, y cada kilogramo la aerolínea le asigna un costo como lo puede evidenciar a continuación:

Aerolínea	Origen	Destino	Flete (US\$ /KG)			
			Mínima	+100 KG	+300 KG	+500 KG
Copa	Bogotá	San José	57,00	0,90	0,86	0,71
Girag S A	Bogotá	San José	120,00	1,70	1,60	1,25
Taca	Bogotá	San José	100,00	1,65	1,40	1,25
Transam	Bogotá	San José	95,00	1,90	1,80	1,55
Air Cargo Pack	Bogotá	San José	60,00	0,90	0,80	0,55

Imagen 5

Fuente: <http://image.slidesharecdn.com/presentacionconectividadcol-panfinal-140227154759-phpapp01/95/presentacion-conectividad-colombia-panam-final-24-638.jpg?cb=1393516173>

Como se puede constatar en la imagen anterior, la aerolínea entre más peso menor costo va pagar en el contrato a firmar entre las dos partes.

En resumen, los modos son combinaciones de redes, vehículos y operaciones. Incluyen, además de caminar, el coche, el sistema de carretera, los ferrocarriles, el transporte marítimo (barcos, canales y puertos) y el transporte aéreo (aeroplanos, aeropuertos y control de tráfico aéreo).

¿Cómo podemos determinar con exactitud el modo de transporte más conveniente?

A través de los planos de valor del tráfico, donde la faz económica del flete que se va a devengar pasa a ocupar un lugar subjetivo y subordinado a otros factores pertinentes, a saber:

- **Velocidad de circulación:** mide los tiempos durante los cuales la mercadería se encontrará inactiva a disposición para el transporte a través del modo bajo análisis; no incluirá únicamente el tiempo efectivo de tránsito entre los puntos de origen y destino, sino los tiempos de espera y eventualidades dilataciones propias de los terminales involucrados en el tráfico.
- **Capacidad de carga:** se refiere tanto al peso que soporta el medio utilizado por el modo, como a las dimensiones de las mercancías en función de las disponibilidades por la estructura del tráfico.
- **Seguridad en el uso:** en relación con el *transit time* y con el valor de las mercancías relativo a su condición de peso/volumen.
- **Comodidad en el uso:** en estrecha relación con la teoría de la localización.

- **Capacidad en el uso de red:** indica la versatilidad de los modos en los puntos de transbordo, cuando no fuera posible unir con un mismo origen y destino.

- **Costo:** que origina la utilización del modo elegido.

Una vez estudiados los factores, se deberá proceder a analizar el llamado valor de afinidad, el cual determina el grado de adecuación del medio a la carga que va a ser transportada, principalmente a los que hace a commodities y frigoríficos.

El elemento diferenciador y en ocasiones decisivo, sobre un determinado modo es el servicio periférico adicional que el prestatario ofrece y que lo destaque de sus competidores.

A todo lo anterior, debemos sumar cuatro factores que inciden en la selección del modo, a saber:

- El consignatario.
- La naturaleza de la carga.
- La compañía de transporte.
- El destinatario.

El consignatario sólo puede escoger entre los transportistas que ofrecen sus servicios y es frecuentemente que las operaciones sean muy limitadas; finalmente, el destinatario por lo general influye en el método de entrega cuando hace la compra.

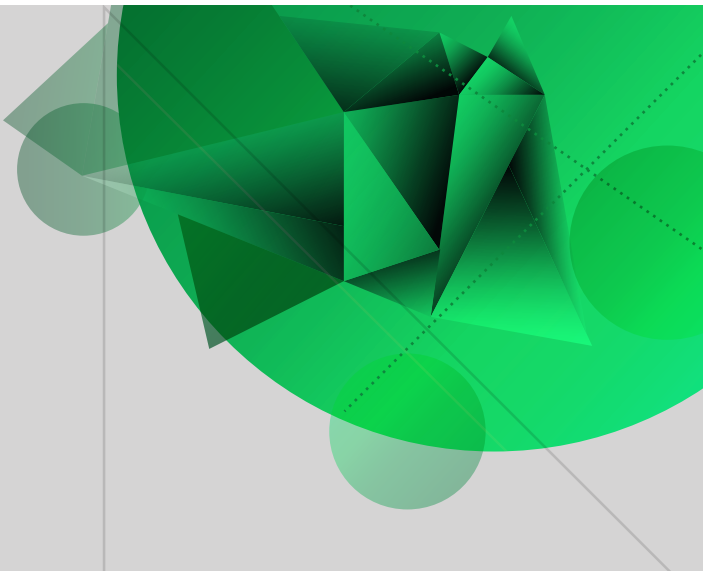

Los diferentes modos de transporte se pueden representar a lo largo de un espectro, en el cual la carga más barata y voluminosa es normalmente transportada en barco o ferrocarril, y la más cara y liviana tiende a ser enviada por aire.



3

Unidad 3

Procesos de
Importaciones
Semana 6



Establecimiento de medios de
pago – seguros

Introducción

Durante esta semana vamos a estar analizando las diferentes entidades y/o instituciones que tiene relación directa con el proceso de importación, ofreciendo las herramientas de juicio que aplicarán más adelante en el desempeño de su gestión, la cual les permitirá desempeñarse en cualquier compañía sin distinción de tamaño, actividad económica o cualquier otra clasificación de empresa. De igual manera el módulo le brindará la oportunidad de conocer los aspectos legales para la realización en su vida profesional de actividades propias del comercio internacional colombiano desde los entes reguladores que tiene el Estado.

Seguido se analizará la estructura de los medios de pago internacional con el objetivo de alcanzar un conocimiento amplio y suficiente frente al manejo de una transacción en ámbitos internacionales. Tenga en cuenta que solo restan dos semanas para finalizar el módulo de proceso de importación.

Inicialmente se firma un contrato de compraventa y la estructura de que debe considerarse como es el manejo que tendrá implícito para una regulación internacional de cualquier exportador y es el documento valedero en caso de tener que aplicar una reclamación.

Después de desprender un contrato se tiene que velar por un pago oportuno de esa forma se analizará los medios de pagos existentes donde el comprador como el vendedor se acogen a unas reglas esenciales para el debido proceso internacional, sin dejar de lado que esto lleva un acuerdo de negociación que el estudiante ya conoce como lo es el Incoterms.

Para finalizar lo invito para que esta semana realice el debido proceso de aprendizaje sin dejar de lado las dudas y expresarlas a su tutor debido a que esto lo llevara a un contexto analítico de las decisiones que tiene que tomar en la su parte práctica.

Los medios de pago manejan un contexto muy amplio debido a las diferentes clasificaciones, solo con entusiasmo y dedicación podrá obtener los resultados esperados, ya que su análisis puede tomar el rumbo que se pretende como puede carecer de información primordial que lo llevaran a obtener hipótesis erróneas.

Por lo anterior para analizar la información de acuerdo con los datos obtenidos en las entidades oficiales y las estadísticas de comercio exterior, de los productos de cada economía, países de origen y destino, aduana de salida y llegada llevan al exportador a tomar una decisión acertada de los medios de pago, por lo que lo invito para que realice un cuadro con los medios de pago para que tenga una referencia.

El estudiante debe tener presente que las cifras que se van a mostrar o estudiar indispensablemente se requieren de fuentes confiables, esto con el objetivo principal de minimizar el margen de error que la información.

Por último la plataforma virtual tiene muchas herramientas que facilitan su trabajo y recuerde que el tutor siempre estará a su disposición para despejar las dudas concernientes al desarrollo de su aprendizaje.



Establecimiento de medios de pago – seguros

Estructura actual del comercio exterior en Colombia esta enmarcada dentro de la Ley 7 del 1991, en dicha ley es donde se consagran las normas generales a las que se debe sujetar el comercio exterior en el país, mediante la creación del comercio exterior se determina la composición y funciones del Consejo Superior de Comercio Exterior, se crean el Banco de Comercio Exterior y el Fondo de Modernización Económica, se confieren unas autorizaciones y se dictan otras disposiciones.

De acuerdo a las grandes premisas que tiene el comercio exterior, el estado se vio en la necesidad de crear una serie de entidades y/o instituciones con el objetivo de tener el mayor control de la salida de mercancías del territorio Colombiano y adicional para que los productos Colombianos en el resto del mundo este enmarcado bajo un objetivo específico de calidad, precio e innovación.

Para entender el proceso instaurado por el gobierno en cuanto a los medios de pago se hace necesario profundizar en las instituciones que tienen participación directa con los pagos que se realizan en ámbitos en internacionales, es decir, al momento realizar

una compra en el exterior e involucrarse en un proceso de importación.

Entidades

Ministerio de Comercio Industria y Turismo



Imagen 1. Logo de Mincit

Fuente: <http://www.mipymes.gov.co/publicaciones.php?id=2692>

Es la máxima entidad rectora que rige el comercio exterior, debido a que sus facultades de ministerio dirige, coordina, ejecuta y vigila la política de comercio exterior de bienes, servicios y tecnología, en concordancia con los planes de desarrollo del país. En un principio se conoció con el nombre de Incomex en el año 1991, después con la modificación

de la constitución su principal función se basó en la regulación de las importaciones y exportaciones Colombianas, igual que las tarifas de fletes de bienes.

Igualmente como reunir la información necesaria sobre la producción nacional y su comportamiento frente a mercados internacionales.

La entidad centra sus actividades en tres áreas fundamentales: Negociaciones internacionales, análisis de la evolución del comercio exterior colombiano y apoyo al sector exportador. En la actualidad en cabeza del ministro Santiago Rojas Arroyo el cual cuenta con una serie de funciones que confiere el decreto 210 de 2003 que aparece como lectura complementaria y además las que contempla la constitución nacional.

Sus principales funciones son:

- En lo económico, en lo empresarial, turismo de clase mundial.
- Presidir el comité de asuntos arancelarios, aduaneros y de comercio exterior.
- Administrar el arancel de aduanas colombiano.
- Representar a Colombia en ámbitos internacionales de comercio e inversión extranjera.
- Ratificar los certificados de origen.
- Administrar el VUCE.

DIAN



Imagen 2. DIAN

Fuente: http://actualicese.com/_ig/img/fotos/reportar-a-la-DIAN.jpg

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN):

Se constituyó como Unidad Administrativa Especial, mediante Decreto 2117 de 1992, cuando el 1º de junio del año 1993 se fusionó la Dirección de Impuestos Nacionales (DIN) con la Dirección de Aduanas Nacionales (DAN).

La DIAN está organizada como una Unidad Administrativa Especial del orden nacional, de carácter eminentemente técnico y especializado, con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y con patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

La jurisdicción de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales comprende el territorio nacional, y su domicilio principal es la ciudad de Bogotá D.C.

La DIAN hace presencia en 42 ciudades de Colombia: Arauca, Armenia, Barrancabermeja, Barranquilla, Bogotá, Bucaramanga, Buenaventura, Cali, Cartagena, Cartago, Cúcuta, Florencia, Girardot, Ibagué, Inírida, Ipiales, Leticia, Maicao, Manizales, Medellín, Mitú, Montería, Neiva, Palmira, Pasto, Pereira, Popayán, Puerto Asís, Puerto Carreño, Riohacha, Santa Marta, San Andrés, Sincelejo, Sogamoso, Tumaco, Tunja, Turbo, Tuluá, Quibdó, Valledupar, Villavicencio, Yopal.

Entre las principales funciones que se han encomendado a la DIAN tenemos la declaración de los impuestos de renta y complementarios, de timbre nacional y sobre las ventas; los derechos de aduana y los demás impuestos internos del orden nacional cuya competencia no esté asignada a otras entidades del Estado, bien se trate de impuestos internos o al comercio exterior; así como la dirección y administración de la gestión aduanera, incluyendo la aprehensión, decomiso o declaración en abandono a favor de la Nación de mercancías y su administración y disposición.

El control y vigilancia sobre el cumplimiento del régimen cambiario en materia de importación y exportación de bienes y servicios, gastos asociados a las mismas, financiación en moneda extranjera de importaciones y exportaciones, y subfacturación y sobrefacturación de estas operaciones.

La administración de los impuestos comprende su recaudación, fiscalización, liquidación, discusión, cobro, devolución, sanción y todos los demás aspectos relacionados con el cumplimiento de las obligaciones tributarias.

La administración de los derechos de aduana y demás impuestos al comercio exterior,

comprende su recaudación, fiscalización, liquidación, discusión, cobro, sanción y todos los demás aspectos relacionados con el cumplimiento de las obligaciones financieras.

La dirección y administración de la gestión aduanera comprende el servicio y apoyo a las operaciones de comercio exterior, la aprehensión, decomiso o declaración en abandono de mercancías a favor de la Nación, su administración, control y disposición, así como la administración y control de los Sistemas Especiales de Importación-Exportación, Zonas Francas, Zonas Económicas Especiales de Exportación y las Sociedades de Comercialización Internacional, de conformidad con la política que formule el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en la materia, para estos últimos, con excepción de los contratos relacionados con las Zonas Francas.

Le compete actuar como autoridad doctrinaria y estadística en materia tributaria, aduanera, de control de cambios en relación con los asuntos de su competencia, así como los atinentes a los Sistemas Especiales de Importación-Exportación, Zonas Francas, Zonas Económicas Especiales de Exportación y las Sociedades de Comercialización Internacional.

Sus funciones principales son:

- Vigilar y controlar la norma aduanera. (Decreto 4589 de 2006).
- Administración de las estadísticas de Comercio Exterior.
- Inspeccionar los procedimientos aduaneros.
- Supervisar la correcta liquidación y pago de los tributos aduaneros resultado de las importaciones gravadas.

Bancoldex



Imagen 3. Logo Bancoldex
Fuente: www.bancoldex.com

Fue creado a partir del decreto 2505 de 1991, dentro del gobierno del presidente César Gaviria dentro del marco jurídico que le fue otorgado por la ley 7 de 1991 y se entiende como el Banco de Comercio Exterior a una sociedad de economía mixta que estableció los elementos básicos para su organización.

Es la institución encargada de financiar las exportaciones colombianas dentro del ejercicio propio de mercado, sin subsidio alguno, principalmente a través de las operaciones de descuento y redescuento. Ofrece créditos de descuento para toda la cadena productiva y de comercialización de las exportaciones. La cartera propia, más de 1.700 millones de dólares, financia la inversión de capital de trabajo, la inversión fija, la reconversión industrial, el leasing, el descuento de documentos, la consolidación de pasivos, la creación, capitalización y adquisición de empresas, los proyectos de infraestructura de transporte con impacto exportador y el crédito comprador y vendedor, entre otras operaciones.

Posee una extensa red de corresponsales para otorgar el crédito necesario a los compradores de las exportaciones colombianas en Estados Unidos, centro y sur de América. Además, realiza mensualmente un seguimiento a las exportaciones y envía un extracto de él a un grupo de más de 2.000 exportadores con el fin de proveerles de información relevante para sus decisiones comerciales de corto y mediano plazo.

El Banco de Comercio Exterior, Bancoldex, es una entidad de segundo piso, lo que significa que no desarrolla las mismas operaciones de un banco común y corriente. Su tarea está determinada en prestar y crear líneas de crédito a los exportadores nacionales para que realicen sus operaciones en el extranjero. Bancoldex está vinculado al Ministerio de Comercio como una institución financiera con presupuesto propio y cuenta, como órgano supremo, con una Junta Directiva presidida por el ministro de turno.

Modalidad de crédito

- Capital de trabajo.
- Inversión en activos fijos y diferidos.
- Leasing.
- Creación, adquisición y capitalización de empresa.
- Consolidación de pasivos.
- Expopyme multipropósito.
- Relocalización empresas.
- San Andrés y Providencia – Multipropósito.
- Programa jóvenes emprendedores exportadores.
- Financiación de programas de gestión de calidad y gestión ambiental.
- Proyectos empresariales de productividad, innovación y desarrollo tecnológico.
- Crédito comprador.
- Liquidez dólares pesos.
- Garantías para Pymes exportadoras.
- Operación bancaria internacional.

Adicional **Bancoldex** le presta el dinero en cualquier parte de la cadena logística donde el exportador se pueda ver afectado económicamente hablando:

DEL PUERTO AL MUNDO

TRANSPORTE

¿Qué opciones tiene para llevar su producto desde el puerto de origen hasta su país de destino en condiciones adecuadas?



Financie costos de transporte al exterior e inversiones en la cadena de logística internacional para la entrega adecuada y oportuna de su producto en el país de destino con las líneas de crédito para capital de trabajo de Bancoldex.

SEGURIDAD

¿Cómo tener la seguridad de que su producto llegará a su país de destino sin pérdidas ni daños?



Financie inversiones en la cadena logística internacional para la entrega adecuada y oportuna de su producto en el exterior y pólizas de seguros con las líneas de crédito para capital de trabajo de Bancoldex.

NACIONALIZACIÓN

¿Cuáles son los aranceles y demás costos que debe considerar para exportar su producto al país de destino?



Financie fletes e impuestos aduaneros necesarios para la entrega de su producto en su país destino con las líneas de crédito para capital de trabajo de Bancoldex.

ALMACENAMIENTO E INSTALACIONES EN EL EXTERIOR

¿Necesita una bodega para almacenar su producto en el país de destino?



Financie la adecuación, ampliación o compra de bodegas o centros de acopio en el exterior para el almacenamiento y distribución de sus productos en el país de destino con las líneas de crédito para modernización de Bancoldex.

Imagen 4. Apoyo de Bancoldex
Fuente: www.bancoldex.com

Como puede ver en la imagen 4, usted como exportador puede estar afectado en alguna parte de la cadena logística, por ejemplo: usted no tiene el suficiente dinero para pagar su transporte terrestre nacional de Bogotá al puerto de Buenaventura, entonces usted podrá obtener un crédito de Bancoldex para pagar dicho valor, y la misma figura con seguridad, nacionalización y almacenaje.

Banco de la Republica



Imagen 6: Imagen Banco de la República
Fuente: <http://www.casasriegner.com/wp-content/uploads/banco.jpg>

Es la institución que emite y administra la moneda legal y ejerce la función de banquero de bancos. Además, controla los sistemas monetario (el dinero), crediticio (las tasas de interés) y cambiario (la tasa de cambio) del país. Son sus principales funciones:

- Actuar como banco del Estado.
- Controlar la emisión de moneda.
- Recibir consignaciones y otorgar préstamos a los bancos comerciales y al Gobierno.
- Manejar la política monetaria (control de la inflación) y financiera del país.
- Efectuar las transferencias de divisas con los demás.

Este a su vez fue creado mediante la Ley 25 de 1923, con la llamada misión Kemmerer como Banco Central Colombiano. Se organizó como sociedad anónima con un capital

original de \$10 millones oro, de los cuales un 50% lo aportó el Gobierno y la diferencia los bancos comerciales nacionales, extranjeros y algunos particulares. A esta entidad se le confió, en forma exclusiva, la facultad de emitir la moneda legal colombiana, se le autorizó para actuar como prestamista de última instancia, administrar las reservas internacionales del país, y actuar como banquero del Gobierno.


La Junta Directiva del Banco, conformada por 10 miembros, representantes del sector privado y del Gobierno, fue encargada por la misma Ley, de ejercer las funciones de regulación y control monetario bajo estrictos parámetros de ortodoxia financiera. Se le encomendó, además, fijar la tasa de descuento y la intervención para controlar las tasas de interés.

La creación del Banco de la República constituye un elemento fundamental en la organización económica e institucional del país. Con el paso de los años, esta institución ha experimentado cambios importantes que han buscado adecuarla a una economía en permanente proceso de crecimiento y actualización.

La Constitución de 1991 estableció que el objetivo principal de la política del Banco de la República es la preservación de la estabilidad de los precios, es decir, la reducción de la inflación. Para lograrlo, la Junta Directiva fija una meta anual y maneja los instrumentos de política monetaria, cambiaria y crediticia que tiene a su cargo. A través de estos instrumentos, el Banco busca crear un ambiente de estabilidad que promueva el crecimiento económico y que ofrezca seguridad a los trabajadores y empresarios.

Las políticas monetaria, cambiaria y crediticia están interrelacionadas y por ello no siempre es posible separarlas totalmente. Una medida de carácter monetario puede afectar tanto la tasa de cambio como las tasas de interés. Por esta razón, las tres políticas deben estar perfectamente coordinadas, para que el objetivo de controlar y reducir la inflación pueda ser cumplido.

Lo invito para que visite la página web del Banco de la República y descargue el formulario No. 1 declaración de cambio por importaciones de bienes, en donde se contempla toda la información de la importación como puede ver en la siguiente imagen:



Declaración de Cambio por Importaciones de Bienes
Formulario No. 1
Circular Reglamentaria Externa DCIN - 85 de diciembre 16 de 2004

TIPO DE OPERACION

1. Número:	
------------	--

I. IDENTIFICACION DE LA DECLARACION

2. Ciudad	3. No del I.M.C. e Código cuenta de compensación	4. Fecha AAAA MM/CC	5. Número

II. IDENTIFICACION DE LA DECLARACION DE CAMBIO ANTERIOR

6. No del I.M.C. e Código cuenta de compensación	7. Fecha AAAA MM/CC	8. Número

III. IDENTIFICACION DEL IMPORTADOR

9. Tipo	10. Número de identificación	11. Nombre o razón social	12. Ciudad

IV. DESCRIPCION DE LA OPERACION

13. Códigos moneda de giro	14. Tipo de cambio a USD	15. Numeral	16. Valor moneda giro	17. Valor USD

V. INFORMACION DOCUMENTOS DE IMPORTACION

18. Declaración de importación			19. Declaración de importación		
Año	Número	15. Valor USD	Año	Número	15. Valor USD

20. Documento de transporte		20. Documento de transporte	
Fecha AAAA MM/CC	Número	Fecha AAAA MM/CC	Número

Condiciones de pago:

Condiciones de despacho:

Observaciones:

Para los fines previstos en el artículo 83 de la constitución política de Colombia, declaramos bajo la gravedad de juramento que los conceptos, cantidades y demás datos consignados en el presente formulario son correctos y la fiel expresión de la verdad.

VI. IDENTIFICACION DEL DECLARANTE

21. Nombre	22. Número de identificación	23. Firma

Imagen 7. Declaración de cambio por importación de bienes
Fuente: Banco de la República

Como se puede visualizar en la anterior imagen las 23 casillas deben ser debidamente diligenciadas por el importador con la información concisa debido a que cualquier error puede llevar a que el importador tenga atrasos en su entrega de mercancía.

Medios de pago



Imagen 7

Fuente: <https://encanarias.files.wordpress.com/2013/02/el-deficit-publico-polonia-aumento-2010-el-79-l-ssjhes.jpeg>

Cuando el importador decide comprar una mercancía debe pensar en un instrumento de pago internacional bajo un contrato de compraventa de mercancías. Se debe tener en cuenta el costo de oportunidad que se ve enfrentado bajo varios factores, como son: el conocimiento y confianza mutua comprador y el vendedor, las normas legales vigentes entre ambos países, el volumen de operaciones, la periodicidad y los costos bancarios generados por la utilización de dichos instrumentos (Procolombia).

De esa misma forma se debe recordar el material trabajado en semana 3 (términos de negociación), cuando se elige un término de negociación para una importación se

deben contemplar los gastos que implica la traída de mercancía al territorio Colombiano, por ello la confianza y el conocimiento son factores que ayudan a reducir los costos, agilizar la operación en documentos y entrega de mercancía, solicitar créditos a las entidades.

Siguiendo el hilo de los medios de pago, se debe tener en cuenta que la parte cambiaria puede llevar a generar ganancias como pérdidas desmedidas, lo cual se conoce como riesgo cambiario y política inherente a cualquier tipo de transacción internacional que pueda tener cada país.

En los últimos 3 meses del 2014 la moneda base internacional, el dólar alcanzó sus \$2.450, por lo que los importadores se cohíben mucho en realizar compras internacionales ya que al cambio a peso Colombiano la mercancía puede salir muy costosa y el negocio no serviría.

Por otro lado, se entra a colación los medios de pago más utilizados como son el Crédito Documentario, es un convenio en virtud del cual un Banco, actuando a petición de un importador y de conformidad con sus instrucciones, se compromete a efectuar un pago a un exportador contra presentación de una serie de documentos exigidos dentro de un tiempo límite especificado, siempre y cuando se hayan cumplido los términos y las condiciones del crédito. En esta parte se practicará con diferentes casos reales sobre créditos documentarios, analizando SWIFTS, condiciones, documentos, etc.

Los créditos documentarios están regulados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) a través de los Usos y Reglas Uniformes Relativas a los Créditos Documentarios (URU) (Procolombia).

Carta de crédito



Imagen 8. Divisas

Fuente: http://www.elartedelaestrategia.com/images/p534_0_02_01.jpg

Es un contrato que se celebra un importador exterior con una entidad financiera del exterior por medio del cual se da instrucciones a dicha entidad para comprometerse a realizar un pago a un exportador colombiano, producto de un futuro compra de mercancías, a través de una entidad financiera ubicada a Colombia.

La carta de crédito ocupa el primer lugar entre los instrumentos de pago para operaciones de compraventa internacional de mercancías, dadas las seguridades que ofrece tanto al importador como al exportador. Al exportador ofrece la garantía de pago respaldada por una entidad financiera colombiana y para el comprador la garantía del embarque de la mercancía.

Modalidad

En Colombia las entidades financieras y el comercio en general solo admiten carta de crédito irrevocable, instrumento que solo puede ser modificado o cancelado por la entidad financiera del exterior con previo acuerdo entre todas las partes (Procolombia).

Forma de pago

El exportador, cuando vende una mercancía, puede recibir el pago de dos maneras, dependiendo de las necesidades financieras.

A la vista

La entidad financiera colombiana paga cuando el exportador presenta los documentos requeridos, siempre y cuando estos sean presentados en el tiempo establecido y de conformidad con los términos y condiciones estipulados en el crédito documentario.

A plazo

El exportador otorga un plazo de financiación al comprador del exterior amparado en una letra de cambio la cual es aceptada para su pago al vencimiento por parte de la entidad financiera colombiana.

Clases de carta de crédito

La entidad financiera colombiana notifica la carta de crédito al exportador de las siguientes formas:

Avisada

La carta de crédito es solamente notificada al exportador colombiano por la entidad financiera sin que esta se comprometa a efectuar el pago.

tuar el pago del instrumento contra la presentación de documentos.

Confirmada

La carta de crédito es notificada por la entidad financiera al exportador colombiano con un compromiso en firme de efectuar el pago contra la presentación de los documentos requeridos, siempre y cuando estos cumplan estrictamente con los términos y condiciones establecidos en la carta de crédito.

Para un exportador colombiano, la garantía de un pago de una exportación se soporta en una carta de crédito irrevocable y confirmado por una entidad financiera colombiana.

Costos

Tanto la entidad financiera del exterior como la colombiana tienen establecido para sus clientes comisiones para cartas de crédito, las cuales pueden ser a cargo del importador del exterior o del exportador colombiano de acuerdo con lo pactado. La comisión de la entidad financiera colombiana puede oscilar entre el 0,85 por ciento y el 1,50 por ciento del valor de la carta de crédito.

4

Unidad 4

Procesos de
Importaciones
Semana 7

Nacionalización de mercancías

Introducción

Durante el desarrollo de esta unidad el estudiante de una manera positiva va a difundir el conocimiento de las técnicas del manejo del Arancel de Aduanas, ya que este se constituye en una herramienta fundamental en la planeación dentro de los procesos de importación y exportación de mercancías.

Se pretende que el alumno conozca los aspectos básicos del manejo de la Nomenclatura Arancelaria, los cuales le servirán de fundamento para adentrarse en el proceso de clasificación de mercancías.

Con el fin de afianzar los conocimientos durante esta lectura se busca en primer lugar, hacer un breve recuento sobre la situación actual del Arancel de Aduanas de Colombia, segundo brindar una explicación ligera y global acerca de la Nomenclatura arancelaria Nandina, su relación con el Sistema armonizado de designación y codificación de mercancías, y con el Arancel de aduanas Colombiano.

A su vez se explicará cómo se conforma los dígitos de cada partida Arancelaria para el manejo de cargas dentro del territorio Colombiano con el objetivo que estudiante realice clasificación arancelaria acorde con las características de forma de cualquier producto al que se vea enfrentado en su ejercicio como profesional.

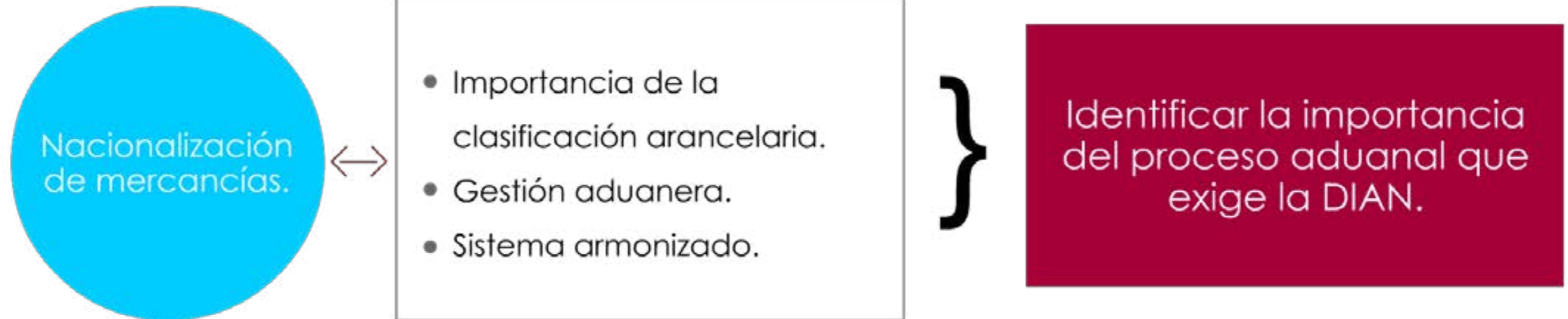
El estudiante encuentra en el inicio la introductoria a desarrollar en la semana lo que le permite abordarlo y comprender su dinámica de funcionamiento. Lo que se hace necesario su comprensión para entrar en contexto con el desarrollo y las actividades que se aplicaran bajo la premisa de la explicación para el estudiante y su hacer activo como trabajo individual.

Para cada unidad el estudiante cuenta con un texto que se conoce como guía de actividades, el cual semana a semana le informa qué actividades tiene para la semana y qué debe hacer.

Asimismo le informa las actividades calificables en su módulo. En dicho texto se incluyen los objetivos de aprendizaje de la unidad. Para cada semana el estudiante tiene una serie de lecturas. El texto guía del módulo es la cartilla, consiste en un documento que el autor elabora especialmente para el módulo. Va acompañado de lecturas complementarias, si el tema lo requiere, dichas lecturas son anexadas por el auto.

- **Objetos virtuales:** son recursos digitales utilizados con un propósito educativo, compuesto de presentación de contenidos, actividades de aprendizaje y elementos de contextualización. El objeto virtual permite la interacción y decisión del estudiante para desarrollar su aprendizaje.
- **Videocápsulas:** son videos cortos que presentan el desarrollo de un proceso, un ejemplo, un procedimiento, un ejercicio, un contenido. Pueden ir acompañados de imágenes, gráficas, mapas y animaciones. Tienen como propósito complementar, repasar, indicar procesos y procedimientos requeridos para un acto específico del aprendizaje. Dichos videos son tomados del internet, y deben adjuntarse con su dirección url para ser enlazada en el aula.

Por último el estudiante debe recordar que la clasificación arancelaria se rige bajo normas políticas de comercio exterior lo que conlleva a identificar una nomenclatura más práctica que teórica. Por ello se hace necesario el desarrollo de talleres que afiances sus conocimientos.



Nacionalización de mercancías

El intercambio de mercancías entre países, ha generado siempre el interés de las autoridades, se establece mecanismos de control que regulen el tráfico de las mismas mediante aplicación de impuestos, peajes u otros. Como consecuencias de esta necesidad, surge la idea de la clasificación de las mercancías. Por todo lo anterior se gesta la creación de una Nomenclatura mundial común para facilitar el Comercio Internacional. En 1970, se conforma un grupo de estudios para establecer un Sistema Armonizado de designación y Codificación de Mercancías, el cual posteriormente se concretaría.

El Arancel de Aduanas contempla la escritura tarifaria aplicable en un País y cada país maneja su estructura y se diferencia por el número de dígitos que lo identifican, según la clasificación correspondiente a la mercancía importada. Igualmente se considera una herramienta física del Gobierno Nacional, estructurada lógica y ordenamiento, utilizado como un instrumento regulador del Comercio Exterior, mediante el cual se implementan rigurosas barreras o se facilita el intercambio comercial con los diferentes países.



Imagen 1. Porcentaje

Fuente: <http://www.siieduca.cl/img/imagenes/impuestos.jpg>

La integración económica de Colombia con países de la subregión del Andino y las posibilidades futuras de hacer partes de convenios internacionales bilaterales o multilaterales, va acompañada de ciertas políticas fiscales que facilitan la labor tales como, vistos buenos y conceptos favorables de los organismos encargados de la vigilancias de las importaciones correspondientes al sector. En la actualidad contamos con 13 acuerdos comerciales de los cuales se deben tener en cuenta al momento de tomar una decisión aduanalmente hablando.

Situación actual del sistema arancelario colombiano

Para efectos del análisis de la situación del Arancel colombiano es de suma importancia establecer las diferencias en el desarrollo de la política del comercio exterior pasada y la actual, el Arancel de aduanas es una herramienta que posee el Gobierno Nacional para la regulación del comercio exterior, utilizándola de acuerdo con las condiciones que se presenten.

En sí, el propósito del sistema arancelario es defender la producción nacional y lograr el desarrollo del país de adentro hacia afuera. En consecuencia, se presentaban restricciones al consumo interno de mercancías extranjeras, bajo un régimen de importación engorroso y complejo.

El Arancel entonces, era utilizado a plenitud como instrumento recaudador, teniendo en cuenta que al Gobierno lo que le interesaba era el aumento del recaudo fiscal, utilizando para tales efectos un modelo de economía cerrada que coloque barreras para las importaciones y fomentaba las exportaciones.

Así mismo, en la marca de protección a la industria nacional, y dentro de la discrecionalidad gubernamental en estas materias, se fijaban altas tarifas Arancelarias y demás impuestos a las importaciones, sometiendo al régimen de licencia previa y prohibida importación gran cantidad de bienes.

Internacionalización de la economía

Sin embargo, la adopción por parte del estado de las estrategias de la internacionalización, globalización de la economía trajo consigo una redefinición de las políticas implementadas en lo pasado a lo atinente al desarrollo del comercio exterior.

Así las cosas, se torna necesario la aplicación de la política novedosa que replanteando el esquema anterior permitan la agilización del intercambio comercial con diferentes países. Y es que en un modelo de economía abierta en contraposición al esquema vigente hasta ese momento, los instrumentos utilizados son totalmente opuestos a los utilizados anteriormente, los cuales pierden totalmente validez.

Sometidos al régimen de prohibida importación desaparecen, el régimen de licencia previa y por ende la exigencia de las llamadas licencias de importación se reduce ostensiblemente a sólo 110 subpartidas, las que de naturaleza es apenas obvio su requerimiento, tales como mercancías usadas, sustancias sicotrópicas y armas, entre otros

De igual manera, las tarifas arancelarias y demás impuestos a las importaciones se reducen notoriamente hasta el punto de que hoy el arancel promedio se estima en el 11.7 % aproximadamente.

De este modo, los controles del esquema

anterior son sustituidos por mecanismos de apoyo y desarrollo del sector externo, tales como la suscripción de convenios internacionales.

Zonas de libre comercio, uniones aduaneras, armonización de la legislación aduanera y cambiaría con países de gran intercambio comercial, convirtiéndose el recaudo fiscal una variable de menor relevancia.

Desdoblamiento y clasificación oficial

Es de suponer que, además de los mecanismos desarrollados en el marco del nuevo modelo de internacionalización de la economía, es necesario un nuevo esquema administrativo para el manejo del comercio exterior. Es así como el Gobierno Nacional apoyado por la Ley 49 de 1990 y la ley 7a 1991, desarrolla una política de liberación y agilización de los procedimientos aduaneros.

Bajo este enfoque se crea entonces el Consejo Superior de Comercio Exterior, como organismo asesor del Gobierno Nacional en lo concerniente al Comercio Exterior y particularmente, en la fijación de tarifas arancelarias. Al respecto, es importante anotar que cuando hubiere lugar a la variación de las mismas, se escuchará al Ministerio de Hacienda previo concepto del Consejo Nacional de Política Fiscal (CONFIS).

Dentro de la estructura del Consejo Superior de Comercio Exterior se encuentra el comité de Asuntos Aduaneros Arancelarios y de Comercio Exterior y al Gobierno Nacional sobre las modificaciones que se estimen necesarias al Arancel de Aduanas en lo concerniente a la actualización de la

nomenclatura, reglas generales interpretativas, notas, reestructuras de los desdoblamientos o creación de nuevas subpartidas establecimiento de tarifas arancelarias y en general todo lo relacionado con el Arancel de Aduanas.

De igual modo el servicio aduanero también sufre cambios volviéndose más ágil y dinámico a través expedición del decreto 1909 de 1992, orgánico del nuevo proceso de importación y en virtud del cual se reduce los trámites y procedimientos aduaneros necesarios para la legal introducción de una mercancía al país. Por ejemplo, se elimina la diligencia de aforo de las mercancías por una inspección aduanera aleatoria y selectiva que permite en la mayoría de los casos el levante automático de las mercancías involucradas en el proceso de importación, reduciéndose de diez a dos pasos dicho proceso.

Lo anterior tiene su razón de ser en el hecho de que, a partir de un reconocimiento de la buena fe del usuario del servicio aduanero, se le brinda la oportunidad de que sea el mismo importador quien realice la respectiva clasificación y valorización de las mercancías, y por consiguiente la liquidación de los tributos aduaneros correspondientes, hasta el punto de que reposa en el mismo la celeridad y agilidad del proceso de importación.

Naturalmente se establecen controles al desarrollo del proceso de importación, bien sea, a través de la denominada fiscalización previa o posterior, o requiriendo el pago de sanciones cuando el interesado consigne en su declaración de importación errores en la subpartida, tarifa o tratamiento preferencial a que haya lugar, en cuyo caso deberá pena de la formulación por parte de entidad de una liquidación oficial en dicho sentido, au-

toliquidarse una sanción del 10 % del mayor valor a pagar por concepto de tributos aduaneros.

Las divisiones de Arancel y valoración de otra Dirección General de Aduanas, se fusionan para dar paso a la División de Estudios Técnicos Aduaneros, la que tiene dentro de sus funciones la prestación de apoyo en la definición de políticas de arancel y valor, así como producir los análisis y recomendaciones pertinentes a dicha materia a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Unidad Administrativa Especial bajo la que se fusionan las competencias y funciones de tales entidades, a luz de lo establecido en el decreto 2117 de 1992.

A continuación se relacionan conceptos que por su importancia se deben tener presente:

1. Tipos de arancel.
2. Sistema armonizado.
3. Nomenclatura arancelaria Nandina.
4. Arancel de aduanas colombiano.

Tipos de aranceles

Arancel de valoración

Consiste en el sistema de tributación de las mercancías según su valor, tipo arancel *ad-valorem*, es decir, aquel en que tributa más el artículo de mayor valor, por lo tanto, es el sistema que ofrece mayor justicia tributaria.

Arancel diferencial

Sistema tarifario cuyo fin principal es otorgar ventajas preferenciales al o a los países que han tomado parte de ese Acuerdo, preferencia que se traduce en una verdadera

discriminación contra cierta mercancía o determinados países.

Arancel específico

Es aquel arancel aduanero en que las mercancías tributan, principalmente, según el cálculo que se produce de multiplicar la unidad arancelaria.

Arancel externo común

Arancel común o regional que se estructura para regir dentro de un espacio económico denominado, generalmente, Unión Aduanera, y en función de las relaciones entre los países que han suscrito un acuerdo para ser aplicado a las mercancías provenientes de terceros países.

Sistema armonizado

La estructura del sistema armonizado es la siguiente:

- 6 Reglas generales interpretativas.
- 21 Secciones. (I,II,III.....XXI).
- 98 Capítulos. (1,2,3.....98).
- Subcapítulos: en números romanos.
- Partidas: son el desdoblamiento de un capítulo, 1249 y son de 4 dígitos.
- Subpartidas: son el desdoblamiento de una partida, 5018 indicadas por 6 a 10 dígitos.
- Notas legales (de sección, de capítulo, y subpartida).

Para mayor comprensión a continuación podrá encontrar un mapa conceptual con la estructura y agrupamiento de las mercancías dentro de la nomenclatura así:

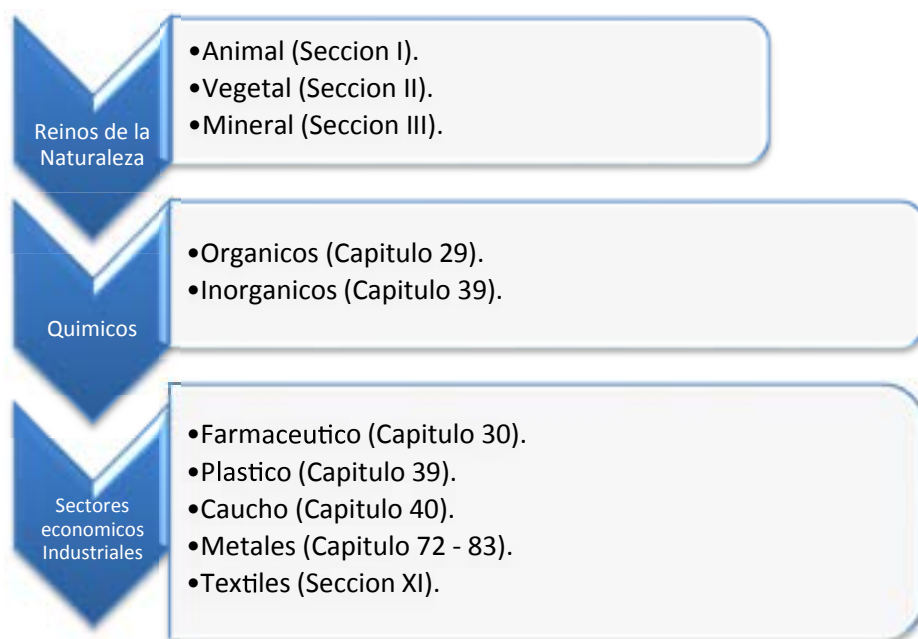


Figura 1
Fuente: Propia

Nomenclatura Arancelaria Nandina

Está concebido como la prolongación razonable de la nomenclatura del sistema armonizado de seis (6) a ocho (8) dígitos aplicables a los países miembros del Grupo Andino, conforme a lo dispuesto por la cual se aprobó la nomenclatura Arancelaria común de los países miembros de la subregión Nandina.

Arancel de aduanas colombiano

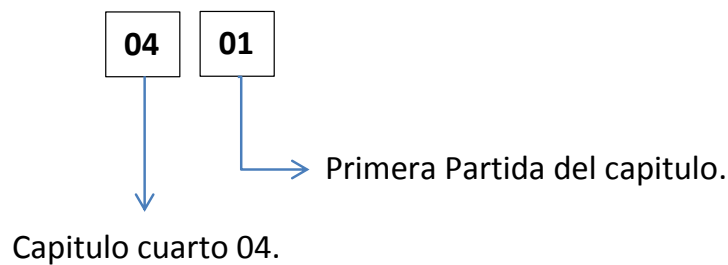
Lo podemos definir desde tres puntos de vista:

1. Como instrumento de política económica: es el utilizado por el Gobierno como herramienta recaudadora para regular el comercio internacional, flexibilizando o restringiéndolo.
2. En un listado de mercancías, ordenado, lógico y sistemáticamente, en el cual se relacionan todas las mercancías susceptibles de ser comercializadas y que se pueden transportar, igualmente contiene el régimen impositivo para cada una de las mercancías relacionadas.
3. Legal: porque el sistema armonizado es la nomenclatura arancelaria bajo la cual se rige nuestro arancel, aprobado mediante Decreto 1803 de agosto 6 de 1990, en el que entró en vigencia el 1o de enero de 1991 por medio del decreto 3104 de diciembre de 1990 y el decreto 2317 de diciembre de 1995.

Su objetivo es presentar un listado lógico y ordenado sistemáticamente, único para regular las distintas actividades de comercio en el ámbito internacional sin generar controversias siguiendo los principios de que se derivan del sistema armonizado.

Partidas

Las partidas son los desdoblamientos de un capítulo, y estas se comprenden de cuatro dígitos.



Subpartidas

Las subpartidas son los desdoblamientos de una partida, y estas se comprenden de seis dígitos. Para su comprensión se realiza la siguiente imagen cuadrada con el significado de cada dígito, el cuadro ejemplo es:



Imagen 2
Fuente: Propia

Notas legales

El objetivo de las notas legales es precisar el contenido y alcance de las secciones, capítulos o subpartidas de la nomenclatura, y las podemos encontrar en cada una de ellas.

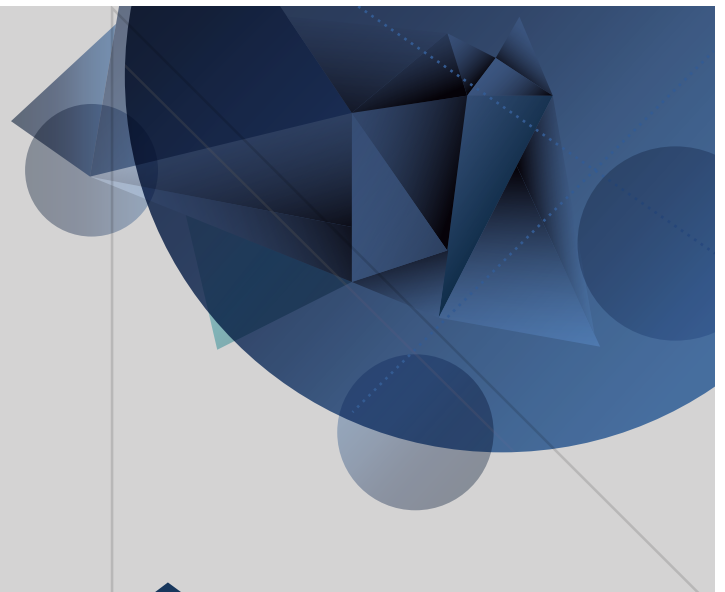
Clases de notas legales

- **Excluyentes:** muestran que tipos o clases de mercancías deben excluirse de una determinada partida.
- **Definitoria:** indican las características de las mercancías a que se refiere una determinada partida.
- **Incluyente:** son notas que indican que productos están clasificados o incluidos dentro de una determinada partida.
- **Explicativas:** son notas que indican con mayor precisión y certeza donde deben ubicarse determinadas mercancías, dependiendo de las reglas de interpretación dentro del Sistema de la Nomenclatura como del Arancel.
- **Notas ampliativas:** indican hasta que productos de mercancías se extiende la nomenclatura o una nomenclatura determinada.
- **Notas restrictivas:** señalan limitaciones a ciertas mercancías que podrían clasificarse en una determinada partida, y que son incluidas en otras dependiendo de los criterios de clasificación.
- **Notas clasificatorias:** son notas que indican que productos están clasificados dentro de una determinada partida o cuando sean de la misma naturaleza, especie, o tengan el mismo uso de aplicación.
- **De precisión:** en la partida No. XX.XX. se entiende.
- **Mixta:** en la partida No. XX.XX. se entiende por... y no incluye.
- **De aplicación universal:** en la nomenclatura se entiende por.

4

Unidad 4

Procesos de
Importaciones
Semana 8



Modalidades de importación

Introducción

Las modalidades de importación que veremos durante esta semana son 11 de las cuales cada una está sujeta a un artículo del decreto 2685 de 1999, en donde el importador al realizar la elección de la modalidad debe acogerse a las exigencias impuestas por el decreto.

De esa misma forma se entra a analizar cada una de las modalidades para que se tenga claridad del proceso al que se debe ver sometido el importador y a su vez le saque el mayor provecho a los beneficio que tiene el gobierno en el pro de incentivar un ingreso por la divisas.

Para finalizar las modalidades de importación en alguna parte del proceso logístico tiene que entrar a validar la operación realizando una exportación, por lo tanto, como es sabido al hacer los dos proceso cada salida y entrada del país es sinónimo de una cadena logística donde se entra a realizar los documentos respectivos.

Aprovecho para felicitarlo por el compromiso la entrega que tuvo durante las anteriores semanas, pero no baje el nivel que trae debido a que las modalidades de importación tienen una parte muy importante en el proceso de importación, de igual forma tenga en cuenta que es la última semana que estaremos en el proceso de aprendizaje.

El estudiante encuentra en el inicio la introductoria a desarrollar en la semana lo que le permite abordarlo y comprender su dinámica de funcionamiento. Lo que hace necesario su comprensión para entrar en contexto con el desarrollo y las actividades que se aplicaran bajo la premisa de la explicación para el estudiante y su hacer activo como trabajo individual.

Para cada unidad el estudiante cuenta con un texto que se conoce como guía de actividades, el cual semana a semana le informa qué actividades tiene para la semana y qué debe hacer.

Asimismo le informa las actividades calificables en su módulo. En dicho texto se incluyen los objetivos de aprendizaje de la unidad. Para cada semana el estudiante tiene una serie de lecturas. El texto guía del módulo es la cartilla, consiste en un documento que el autor elabora especialmente para el módulo. Va acompañado de lecturas complementarias, si el tema lo requiere, dichas lecturas son anexadas por el auto.

- **Objetos virtuales:** son recursos digitales utilizados con un propósito educativo, compuesto de presentación de contenidos, actividades de aprendizaje y elementos de contextualización. El objeto virtual permite la interacción y decisión del estudiante para desarrollar su aprendizaje.
- **Videocápsulas:** son videos cortos que presentan el desarrollo de un proceso, un ejemplo, un procedimiento, un ejercicio, un contenido. Pueden ir acompañados de imágenes, gráficas, mapas y animaciones. Tienen como propósito complementar, repasar, indicar procesos y procedimientos requeridos para un acto específico del aprendizaje. Dichos videos son tomados del internet, y deben adjuntarse con su dirección url para ser enlazada en el aula.

Por último el estudiante debe recordar que la clasificación arancelaria se rige bajo normas políticas de comercio exterior lo que conlleva a identificar una nomenclatura más práctica que teórica. Por ello se hace necesario el desarrollo de talleres que afiances sus conocimientos.



- Importación Ordinaria
- Importación franquicia
- Reimportación por perfeccionamiento pasivo.
- Reimportación en el mismo estado.
- Importación en cumplimiento de garantía.
- Importación temporal por perfeccionamiento activo.
- Importación transformación y ensamblaje.
- Trafico postal y envío urgente.
- Importación temporal para reexportación en el mismo estado.
- Otras modalidades.



Aplicar una investigación e inteligencia de mercados de tal forma que se tenga una factibilidad económica.

Modalidades de importación

De las modalidades de importación más importante encontramos la modalidad de importación ordinaria según los indicadores que arroja el SIEX de la DIAN. Dentro del tema de modalidades de importación hace referencia la obligación aduanera, donde la introducción de mercancía de procedencia extranjera al territorio colombiano, comprende la presentación de la declaración de importación, los pagos de tributos, obligación de conservar los documentos soportables de la operación y presentación ante la DIAN cuando se requiera.

A continuación encontrara las modalidades de importación dadas inicialmente como lo reza cada artículo del decreto 2685 de 1999 y seguido la explicación de manera que se completaran las 11 modalidades más reconocidas a nivel Colombia.

Importación ordinaria



Imagen 1. Marcas de vehículos

Fuente: http://media-sa.viva-images.com/vivastreet_ve/clad/8a/4/115633553/large/1.jpg?dt=8d599918a7fcd4d7d4f93546150d7b58

ART. 117. Definición de la importación ordinaria: es la introducción de mercancías de procedencia extranjera al territorio aduanero nacional con el fin de permanecer en él de manera indefinida, en libre disposición, con el pago de los tributos aduaneros a que hubiere lugar y siguiendo el procedimiento que a continuación se establece.

Como el artículo refiere es la importación de mercancía que durará perpetuamente en el territorio colombiano, como por ejemplo los vehículos Audi, Nissan que son importados se venden en Colombia y se quedan indefinidamente.

Se realiza todo el proceso de importación con los productos importados se pagan tributos y se comercializa la mercancía de tal forma que el importador o comercializador tenga sus documentos en regla al momento que la DIAN solicite en una inspección.

En el grupo de importaciones ordinarias entran algunos productos usados, pero esta debe ser autorizada por el ministerio de Comercio, Industria, y turismo ya que se encuentran estipuladas algunas restricciones.



Imagen 2. Franquicias

Fuente: <http://2.bp.blogspot.com/-rxVeP8dQeUc/TxXwl38DjXI/AAAAAAAAAZw/5lipGxyb8Sg/s1600/LOGO.png>

Artículo 135. Importación con franquicia: es aquella importación que en virtud de Tratado, Convenio o Ley, goza de exención total o parcial de tributos aduaneros y con base en la cual la mercancía queda en disposición restringida, salvo lo dispuesto en la norma que consagra el beneficio.

Es una importación muy sencilla de comprender, pero al tiempo maneja un nivel de documentación riguroso, ya que el gobierno brinda una protección al productor nacional y con las franquicias muchas veces llevan una ventaja de competitividad de precio muy difícil de alcanzar.

Para entender mejor su uso se puede ver el siguiente ejemplo la empresa McDonald's, todos los productos importados correspondientes a esta serán destinados para tal fin y no beneficios de terceros; por ello es de disposición restringida. Hasta que el importador no demuestre que el uso de las mercancías es para la franquicia aquella no quedara en libre disposición.

Reimportación por perfeccionamiento pasivo



Imagen 3. Fotocopiadora, impresora, escáner
Fuente: http://mlv-s1-p.mlstatic.com/fotocopiadora-impresora-escaner-sharp-cs2050-repotenciada-2480-MLV4617945960_072013-F.jpg

Artículo 138. Reimportación por perfeccionamiento pasivo: la reimportación de mercancía exportada temporalmente para elaboración, reparación o transformación, causará tributos aduaneros sobre el valor agregado en el exterior, incluidos los gastos complementarios a dichas operaciones, para lo cual se aplicarán las tarifas correspondientes a la subpartida arancelaria del producto terminado que se importa. La mercancía así importada quedará en libre disposición.

En esta modalidad deberán conservarse los siguientes documentos:

- a. Copia de la Declaración de Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo;
- b. Factura comercial que acredite el valor total del valor agregado en el extranjero.
- c. Certificado de origen, cuando haya lugar a éste.
- d. Documento de transporte.
- e. Mandato, cuando no exista endoso aduanero y la Declaración de Importación se presente a través de una Sociedad de Intermediación Aduanera o apoderado.

En esta importación encontramos el primer aspecto donde la importación se ve envuelta a su vez en exportación, por ejemplo: cuando reimportamos un computador hacia Toronto – Canadá, a causa de una reparación en el PC con exenciones totales o parciales, pero pagando tributos aduaneros sobre dicha reparación.

Reimportación en el mismo estado



Imagen 4. Registradoras de pagos
Fuente: http://i01.i.aliimg.com/photo/v1/583521321/supermarket_electronic_cash_register.jpg

Artículo 140. Reimportación en el mismo Estado: se podrá importar sin el pago de los tributos aduaneros, la mercancía exportada temporal o definitivamente que se encuentre en libre disposición, siempre que no haya sufrido modificación en el extranjero y se establezca plenamente que la mercancía que se reimporta es la misma que fue exportada y que se hayan cancelado los impuestos internos exonerados y reintegrado los beneficios obtenidos con la exportación. La mercancía así importada quedará en libre disposición.

En esta modalidad deberán conservarse los siguientes documentos:

- a. Copia de la Declaración de Exportación.
- b. Documento de transporte.
- c. Cuando se trate de una exportación de-

finitiva, la prueba de la devolución de las sumas percibidas por concepto de incentivos a la exportación, o del pago de impuestos internos exonerados con motivo de la misma.

- d. Mandato, cuando no exista endoso aduanero y la Declaración de Importación se presente a través de una Sociedad de Intermediación Aduanera o apoderado.

Para entender esta modalidad de importación, ejemplificare con la empresa Olímpica ha importado 10 cajeros nuevos ZX – 112 para ser usados en sus supermercados de cadena para cuando recibió la carga llegaron 10 cajeros ZX-110; así que los devolvieron a Brasil, pero no pagaron tributos aduaneros porque no sufrieron cambios ni transformaciones de ninguna índole.

Importación en cumplimiento de garantía



Imagen 5. Motor Ferrari

Fuente: <http://www.km77.com/marcas/ferrari/2005/430/gama/gra/29.jpg>

Artículo 141. Importación en cumplimiento de garantía: se podrá importar sin el pago de tributos aduaneros, la mercancía que en cumplimiento de una garantía del fabricante o proveedor, se haya reparado en el exterior, o reemplace otra previamente exportada, que haya resultado averiada, defectuosa o impropia para el fin para el cual fue importada. La mercancía así importada quedará en libre disposición.

Para que se aplique a importación por garantía se debe tener en cuenta que la importación inicial no debe exceder el año, de lo contrario es perdido el beneficio otorgado por la ley y tendrá que volver a pagar impuestos.

A manera de ejemplo están los motores que compramos en Alemania, que son devueltos por defectos en su rendimiento, entonces el cliente hace uso del beneficio de garantía los devuelve para su modificación y cuando ingresan al país no pagan impuesto.

Importación temporal para reexportación en el mismo estado



Imagen 6. Instrumentos musicales

Fuente: <http://dashitasvorendaw.webcindario.com/imagenes/instrumentos3.jpg>

Artículo 142. Importación temporal para reexportación en el mismo Estado: es la importación al territorio aduanero nacional, con suspensión de tributos aduaneros, de determinadas mercancías destinadas a la reexportación en un plazo señalado, sin haber experimentado modificación alguna, con excepción de la depreciación normal originada en el uso que de ellas se haga, y con base en la cual su disposición quedará restringida.

No podrán importarse bajo esta modalidad mercancías fungibles, ni aquellas que no puedan ser plenamente identificadas.

Existen dos tipos de modalidades de importación, estas son:

- a. De corto plazo: cuando la mercancía se importa para atender una necesidad específica que determine su corta permanencia en el país. El plazo máximo de la importación será de 6 meses, prorrogables hasta por 3 meses más.
- b. De largo plazo: cuando se trata de la importación de bienes de capital, sus accesorios, partes y repuestos siempre que vengan en el mismo embarque. El plazo máximo de esta importación es de 5 años.

Hasta el momento se ha explicado las modalidades más importantes y las más utilizadas, por lo que aprovecho para invitarlo para que siga con el mismo interés y recordándole, que está es la última semana de trabajo, por lo tanto extienda su esfuerzo para que comprenda la totalidad de las modalidades de importaciones existentes.

Tráfico postal o envío urgente



Imagen 7. Entrega Courier - Fuente: <http://www.auraba.com/images/9.jpg>

Artículo 192. Tráfico postal y envíos urgentes: podrán ser objeto de importación por esta modalidad los envíos de correspondencia, los envíos que lleguen al territorio nacional por la red oficial de correos y los envíos urgentes siempre que su valor no exceda de dos mil dólares de los Estados Unidos de Norteamérica (US\$2.000) y requieran ágil entrega a su destinatario.

La mercancía importada según lo establecido para esta modalidad, queda en libre disposición.

A su vez la modalidad cuenta con unos requisitos de estricto cumplimiento como son:

- Que las mercancías no tengan restricciones legales, salvo que sean expedición no comercial (Se entiende por envíos que no constituyen expedición comercial los que no superen 6 unidades).
- Que las medidas no superen: 1.50 Mts. En cualquiera de sus dimensiones, ni 3 Mts, la suma de la longitud y el mayor contorno tomado en sentido diferente al de la longitud, en los paquetes postales.

Se debe tener presente que cualquier discrepancia en lo establecido automáticamente es cambiada la modalidad tráfico postal o envío urgente a importación ordinaria, lo que llevaría a pago de tributos de acuerdo al valor de la mercancía.

Hoy en día el tráfico postal o envío urgente es un canal de gran ingreso de contrabando ya que personas inescrupulosas hacen importaciones a diferentes personas con el objetivo de bajar el pago de tributos.

Entregas urgentes



Imagen 8. Envío urgente

Fuente: <http://tellevoenmoto.com/wp-content/uploads/paquete.jpg>

Artículo 204. Entregas urgentes: la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales podrá autorizar sin trámite previo alguno, la entrega directa al importador, de determinadas mercancías que así lo requieran, bien sea porque ingresen como auxilio para damnificados de catástrofes o siniestros, por su especial naturaleza o porque respondan a la satisfacción de una necesidad apremiante.

En los dos últimos casos, se causarán los tributos aduaneros a que haya lugar y la Aduana, si lo considera conveniente, exigirá garantía para afianzar la finalización de los trámites de la respectiva importación.

Cuando se trate del ingreso de auxilios para damnificados de catástrofes o siniestros, las mercancías clasificables por los Capítulos 84 a 90 del Arancel de Aduanas, deberán reexportarse o someterse a la modalidad de importación que corresponda, inmediatamente cumplan con el fin para el cual fueron importadas.

También podrán ser objeto de entrega directa al importador, sin trámite previo algu-

no, en los términos y condiciones establecidas para las mercancías que ingresen como auxilios para damnificados de catástrofes o siniestros:

- a. Los bienes donados a favor de entidades oficiales del orden nacional por entidades o gobiernos extranjeros, en virtud de convenios, tratados internacionales o interinstitucionales o proyectos de cooperación y de asistencia celebrados por estas.
- b. Las importaciones de mercancías realizadas por misiones diplomáticas acreditadas en el país, que serán entregadas en comodato a entidades oficiales del orden nacional, las cuales podrán reexportarse o someterse a la modalidad de importación que corresponda.
- c. Las mercancías destinadas a entidades oficiales que sean importadas en desarrollo de proyectos o convenios de cooperación o asistencia internacional, por organismos internacionales de cooperación, o por misiones diplomáticas acreditadas en el país.

d. Los bienes donados a favor de la Red de Solidaridad Social, para el desarrollo de su objeto social, por una entidad extranjera de cualquier orden, un organismo internacional o una organización no gubernamental reconocida en su país de origen. Los bienes así importados al territorio aduanero nacional no podrán ser objeto de comercialización.

El artículo del decreto 2685 de 1999, es muy claro, de agregar que para que sean recibidos bajo esta modalidad de importación debe llevar previa autorización de la DIAN.

Se encuentran otro tipo de modalidades las cuales llevan a tener un proceso logístico más complejo y por lo que lo invito para que realice la investigación autónoma y poder completar el proceso de importación en su totalidad.

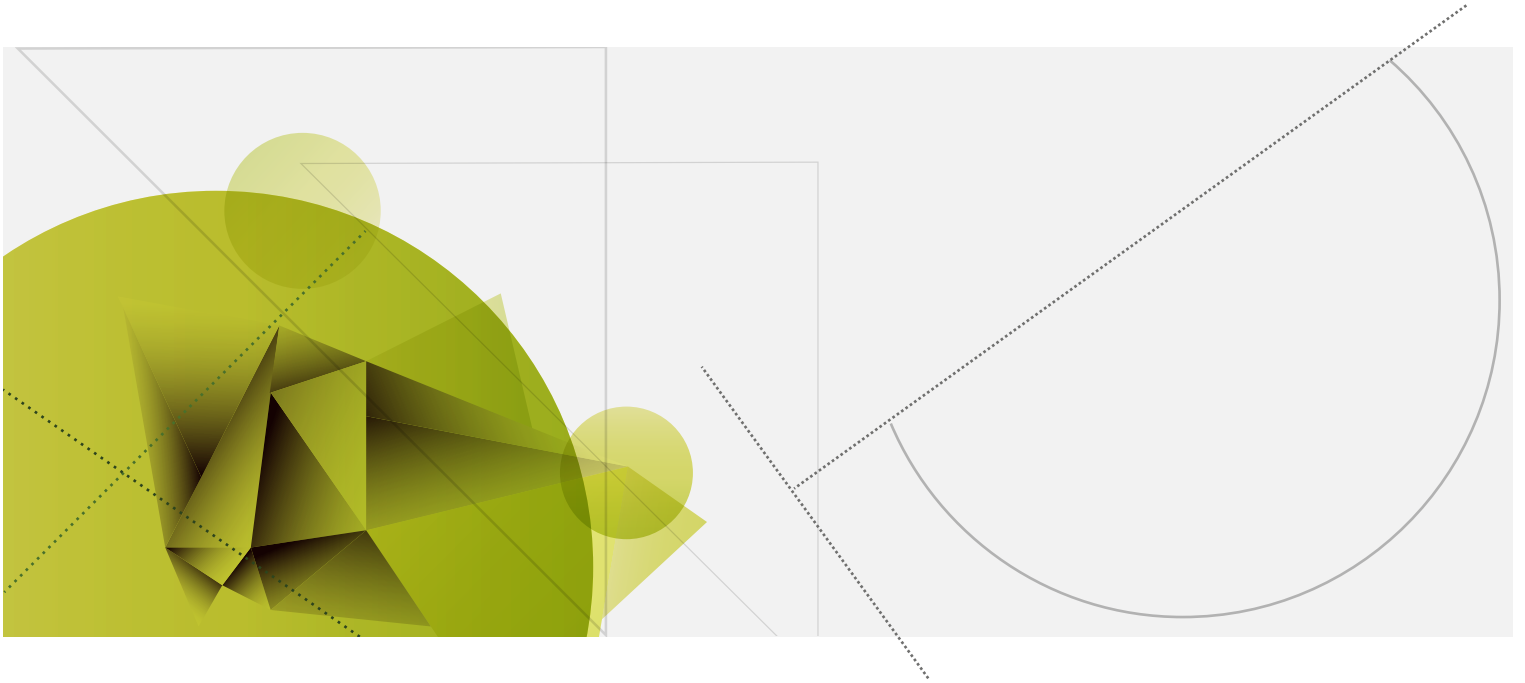
Las otras modalidades son:

- Importación Temporal De Aeronaves De Servicio Privado Para El Transporte De Personas. Art. 158.
- Plazo Para La Importación Temporal De Vehículos De Turistas.
- Viajeros. Art. 205.
- Importación De Animales Domésticos. Art. 210.
- Menaje Art. 219.
- Diplomáticos. Art. 224.

Bibliografía

- **Jarillo, J. & Martínez, Y. (1991).** *Estrategia Internacional. Más allá de la exportación.* Mc. Graw. Hill.
- **Jerez, J. (2007).** *Comercio internacional.* Libros profesionales de empresa. Madrid.
- **Perilla, R.** *Manual para Importadores y Exportadores.* 12ª. Edición.
- www.legiscomex.com
- www.mincit.gov.co
- www.vuce.gov.co
- www.banrep.gov.co
- www.procolombia.co

Esta obra se terminó de editar en el mes de noviembre
Tipografía Myriad Pro 12 puntos
Bogotá D.C.,-Colombia.



AREANDINA
Fundación Universitaria del Área Andina

MIEMBRO DE LA RED
ILUMNO