

Informe Desarrollo Práctica Empresarial

Guía Comparativa en la documentación de los transportadores de carga de acuerdo

a los Decretos: 390 de 2016 versus 2685 de 1999

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CONSULTORIO DE DESARROLLO EMPRESARIAL

CDEM

Presentado por:

JHOAN SEBASTIAN MUÑOZ NIETO

UNIVERSIDAD COOPERATIVA DE COLOMBIA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

COMERCIO INTERNACIONAL

Bogotá, agosto de 2018

Informe desarrollo de Practica Empresarial

Guía Comparativa en la documentación de los transportadores de carga de acuerdo a los

Decretos: 390 de 2016 versus 2685 de 1999

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CONSULTORIO DE DESARROLLO EMPRESARIAL

CDEM

Presentado por:

JHOAN SEBASTIAN MUÑOZ NIETO

Docentes:

ERIKA PAEZ MALO / CARLOS PIRACHICAN

UNIVERSIDAD COOPERATIVA DE COLOMBIA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS

COMERCIO INTERNACIONAL

Bogotá, agosto de 2018

Tabla de Contenido

Tabla de Contenido	3
Listado de Tablas	6
Prólogo	7
Introducción	9
Justificación	11
Descripción de la Empresa o Comunidad:	12
Nombre:	12
Visión	12
Misión	12
Tipo de actividad	12
Cobertura de la actividad:	12
Ubicación Geográfica:	13
Estructura de la empresa:	13
Servicios	14
Datos de la persona responsable de la práctica por parte de la organización:	14
Planteamiento del Problema	15
Diagnóstico Empresarial	16
Metodología Del Diagnóstico Utilizada:	16
Antecedentes de la práctica:	17

Análisis del entorno empresarial:	17
*Condiciones Económicas:	17
*Condiciones Políticas:	18
*Condiciones sociales:	19
*Condiciones Tecnológicas:	19
*Condiciones Educativas:	20
*Condiciones Culturales:	20
*Condiciones de Mercado:	21
*Condiciones Ambientales:	21
Análisis Interno Empresarial:	22
Objetivos de intervención	23
* Objetivo General:	23
*Objetivos específicos:	23
*Plan de trabajo:	24
Fase 1:	24
Fase 2:	24
Fase 3:	24
Fase 4:	24
Cambio normativo de acuerdo a los decretos 2685 de 1999 y 390 de 2016	25
Recopilación de información mediante la documentación de la carga	45

Diagnosticar por medio de herramientas de análisis como influye la falta de información a la hora documentar la carga	52
Matriz de evaluación de factores internos:	52
Matriz de evaluación de factores externos:	59
Encuesta sobre las infracciones al gremio transportador:	65
Norma ISO 9001: Planear, Hacer, Verificar y Actuar para la guía comparativa entre los decretos 2685 de 1999 y 390 de 2016	67
Diseño Guía Comparativa en la documentación de los transportadores de carga de acuerdo al Decreto: 390 de 2016 versus 2685 de 1999	69
Cambio normativo de acuerdo a los decretos 2685 de 1999 y 390 de 2016	69
Recopilación de información mediante la documentación de la carga	71
Cronograma de trabajo:	73
Descripción de Resultados	74
Logros	74
Indicadores Aplicados	75
*Presupuesto Final:	76
Conclusiones	77
Recomendaciones	78
*Referencias:	79

Listado de Tablas

1) Tabla No 1: Diferencias de las infracciones que comenten los transportadores según los decretos 2685 de 1999 y 390 de 2016. Página 44.

2) Tabla No 2: Muestra de las Infracciones más comunes en la seccional de aduanas Bogotá por parte de los transportadores.

3) Tabla No 3: Matriz de Evaluación de Factores Internos. Página 59.

4) Tabla No 4: Matriz de Evaluación de Factores Externos. Página 64.

5) Tabla No 5: Matriz MIME, Resultado de las matrices MEFI y MEFE. Página 65.

Prólogo

Este documento es el resultado del proyecto de investigación realizado por **JHOAN SEBASTIAN MUÑOZ NIETO** que lleva por título *“Guía Comparativa en la documentación de los transportadores de carga de acuerdo a los Decretos: 390 de 2016 versus 2685 de 1999”* la cual se llevó a cabo en la DIRECCION DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES (DIAN), dicha investigación dio inicio el 1 de agosto del año en curso fecha en que los estudiantes dieron inicio a sus prácticas en dicha entidad.

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales nace mediante el Decreto 1071 de 1999 se da una nueva reestructuración y se organiza la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN). De igual manera, el 22 de octubre de 2008, por medio del Decreto 4048 se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. El 26 de abril de 2011 mediante el Decreto 1321 se modificó y adicionó el Decreto 4048 de 2008, relacionado con la estructura de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. El 17 de julio de 2015 mediante Decreto 1292 se modifica parcialmente la estructura de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. (DIAN, 2018)

La siguiente guía se realizará con el fin de informar a todos aquellos transportadores que infringen consecutivamente las reglas del decreto vigente 2685 de 1999, ya que este decreto finaliza labor en el año 2018. Con esta guía se busca la disminución de infracciones por parte de los transportadores de carga al momento de presentar la documentación requerida por la autoridad aduanera antes de arribar al Territorio Aduanero Nacional.

También se busca analizar si con la entrada en vigencia en el año 2019 del decreto 390 del 2016 se logra disminuir la cantidad de infractores por no documentar carga antes de arribar al Territorio Aduanero Nacional ya que se pueden presentar inconvenientes de contrabando, esta guía entre decretos actualiza tanto a funcionarios de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales como a los transportadores que recaen en este error, por lo tanto se busca un seguimiento desde la llegada de los medios de transporte al Territorio Aduanero Nacional hasta la recepción de la carga o de las mercancías.

Con base en el artículo 190 del decreto 390 del 2016 el cual dice; Los términos de que trata este artículo también se aplican para el agente de carga internacional y para el operador de transporte multimodal, en la entrega de la información de los documentos de transporte consolidadores, documentos de transporte máster, documentos de transporte hijos, o documento de transporte multimodal, según corresponda. (Barrios, 2018)

Una vez terminado el proceso dentro de la Dian los estudiantes demuestran la aplicabilidad de los diferentes conceptos y las competencias adquiridas durante el tiempo de formación dentro de la Universidad y del programa, puesto que les permitió adquirir experiencia y lograr llegar ser competitivos en diferentes áreas que logren desarrollar en el mercado laboral.

Por tal motivo doy el aval para que puedan los estudiantes continuar con todo el proceso requerido por parte de la universidad para optar al título de profesional de comercio internacional.

Atentamente,

CARLOS PIRACHICAN

Introducción

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales nace mediante el Decreto 1071 de 1999 se da una nueva reestructuración y se organiza la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN). De igual manera, el 22 de octubre de 2008, por medio del Decreto 4048 se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. El 26 de abril de 2011 mediante el Decreto 1321 se modificó y adicionó el Decreto 4048 de 2008, relacionado con la estructura de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. El 17 de julio de 2015 mediante Decreto 1292 se modifica parcialmente la estructura de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. (DIAN , 2018)

La siguiente guía se realizará con el fin de informar a todos aquellos transportadores que infringen consecutivamente las reglas del decreto vigente 2685 de 1999, ya que este decreto finaliza labor en el año 2018. Con esta guía se busca la disminución de infracciones por parte de los transportadores de carga al momento de presentar la documentación requerida por la autoridad aduanera antes de arribar al Territorio Aduanero Nacional.

También se busca analizar si con la entrada en vigencia en el año 2019 del decreto 390 del 2016 se logra disminuir la cantidad de infractores por no documentar carga antes de arribar al Territorio Aduanero Nacional ya que se pueden presentar inconvenientes de contrabando, esta guía entre decretos actualiza tanto a funcionarios de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales como a los transportadores que recaen en este error, por lo tanto se busca un seguimiento desde la llegada de los medios de transporte al Territorio Aduanero Nacional hasta la recepción de la carga o de las mercancías.

Con base en el artículo 190 del decreto 390 del 2016 el cual dice; Los términos de que trata este artículo también se aplican para el agente de carga internacional y para el operador de transporte multimodal, en la entrega de la información de los documentos de transporte consolidadores, documentos de transporte máster, documentos de transporte hijos, o documento de transporte multimodal, según corresponda. De igual manera, estos términos aplican para los operadores de envíos de entrega rápida o mensajería expresa, en la entrega de la información del manifiesto de envíos de entrega rápida o mensajería expresa y las guías de envíos de entrega rápida o mensajería expresa. (Barrios, 2018)

Justificación

Según los casos en la dependencia de liquidación de la seccional de aduanas de Bogotá en la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales se ve una insurgencia muy concurrida por parte de los transportadores de carga, ya que al momento de empezar su tránsito internacional no documentan la carga de una manera completa, esto hace que lleguen a nuestro Territorio Aduanero Nacional rompiendo leyes e ingresando mercancía de manera ilegal.

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales necesita corregir este error cometido por parte de los transportadores, ya que así se puede tramitar de manera más rápida el levante de las mercancías arribadas al Territorio Aduanero Nacional, de este modo se pueden evitar sanciones y multas puestas por la autoridad aduanera y así no se verán obligados a realizar anexos en la documentación de la carga y no demorarían el trámite de desaduanamiento de las mercancías.

Se busca dar solución a estas infracciones de los transportistas mediante una comparación de los Decretos: 2685 de 1999 y 390 de 2016 uno el cual está en vigencia y el otro que entra en vigencia el próximo año, allí veremos reflejados cambios como la entrega de la información de los documentos de viaje que se encuentran en el artículo 96 del decreto 2685 de 1999 y en el artículo 190 del decreto 390 de 2016.

Si al realizar el análisis entre decretos de manera profunda no se logra solucionar este problema con la entrada en vigencia del decreto 390 de 2016, la no documentación de la mercancía a la hora de ponerla en tránsito internacional estaría beneficiado y promoviendo una actividad ilegal como lo sería el contrabando de mercancías.

Descripción de la Empresa o Comunidad:

Nombre: DIAN (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales) esta es una entidad adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, se constituyó como Unidad Administrativa Especial, mediante Decreto 2117 de 1992, cuando el 1° de junio del año 1993 se fusionó la Dirección de Impuestos Nacionales (DIN) con la Dirección de Aduanas Nacionales (DAN). (DIAN , 2018)

Visión: En el 2020, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia genera un alto nivel de cumplimiento voluntario de las obligaciones tributarias, aduaneras y cambiarias, apoya la sostenibilidad financiera del país y fomenta la competitividad de la economía nacional, gestionando la calidad y aplicando las mejores prácticas internacionales en su accionar institucional. (DIAN , 2018)

Misión: En la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales somos responsables de administrar con calidad el cumplimiento de las obligaciones tributarias, aduaneras y cambiarias, mediante el servicio, la fiscalización y el control; facilitar las operaciones de comercio exterior y proveer información confiable y oportuna, con el fin de garantizar la sostenibilidad fiscal del Estado colombiano. (DIAN , 2018)

Tipo de actividad: Económica la cual aporta a la sostenibilidad de las finanzas públicas del estado colombiano en términos, a) Tributarios, b) Cambiarios y c) Arancelarios.

Cobertura de la actividad: 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. (DIAN , 2018)

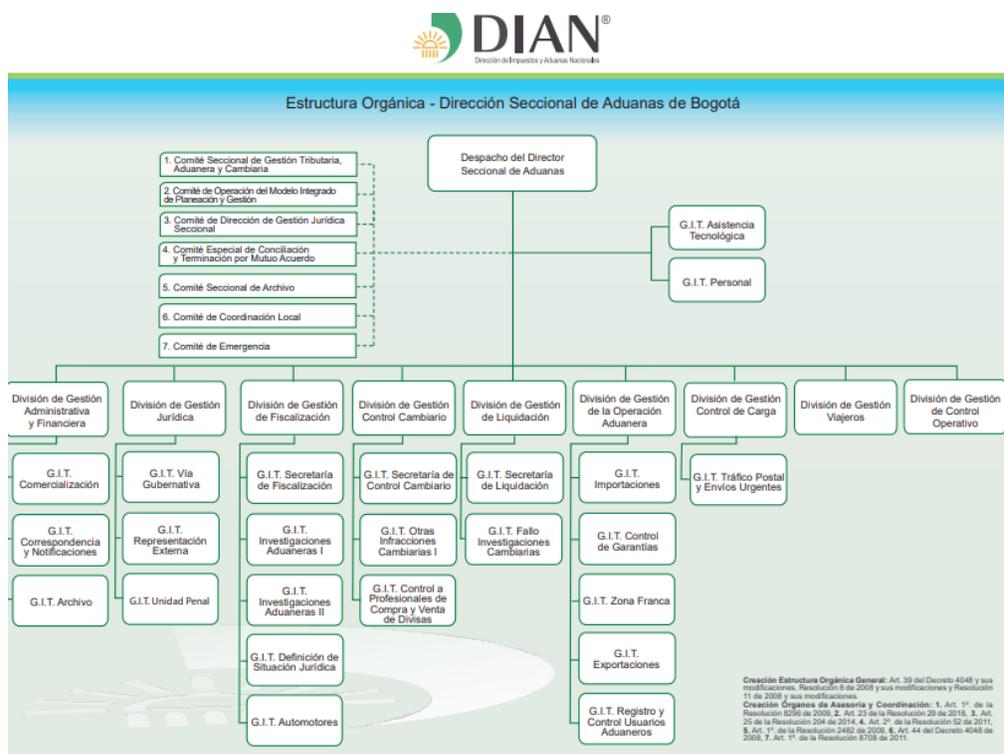
Ubicación Geográfica: La DIAN hace presencia en las siguientes ciudades y municipios de Colombia, distribuidas así:

Dirección Seccional Impuestos y Aduanas (30)	Dirección Seccional de Aduanas (6)	Dirección Seccional de Impuestos (7)	Dirección Seccional Delegadas de Impuestos y Aduanas (7)	Puntos de Contactos
Arauca, Armenia, Barrancabermeja, Bucaramanga, Buenaventura, Florencia, Girardot, Ibagué, Ipiales, Leticia, Maicao, Manizales, Montería, Neiva, Palmira, Yopal, Pasto, Pereira, Popayán, Rioacha, Santa Marta, San Andrés, Sincelejo, Sogamoso, Tunja, Tuluá, Urabá, Quibdó,	Bogotá, Barranquilla, Cali, Cartagena, Cúcuta, Medellín.	Bogotá, Barranquilla, Cali, Cartagena, Cúcuta, Medellín, Grandes Contribuyentes en Bogotá.	Mitú, San José del Guaviare, Puerto Asís, Túmaco, Puerto Carreño, Inírida, Pamplona.	Pitalito, Ocaña, Magangué, La Dorada, La Estrella, Barzal y Buga, Cali Centro, Cali Sur, en Bogotá: Aduana de Bogotá, Américas, Bima, Bosa, Centro, Calle75, Carrera 30, Suba.

Nota. Recuperada de (DIAN , 2018).

Estructura de la empresa:

(Ministerio de Hacienda y Crédito Público , 1999)



Nota. Recuperada de (DIAN , 2018)

Servicios: Habilitación, activación y modificación de cuentas en el Sistema Informático Aduanero- SYGA.

Datos de la persona responsable de la práctica por parte de la organización:

María Eugenia García Mogollón

Cargo: Gestor II de Gestión Humana

Grupo Interno de Trabajo de Personal

Teléfono: 425-6360 Ext: 937736

Planteamiento del Problema

La documentación de mercancías se realiza a la hora de empezar el trayecto hacia destino, esta ayuda a la autoridad aduanera en destino a saber qué tipo de mercancías transportan y así catalogar si son de prohibida importación, si requieren vistos buenos de entidades en país destino, también para tener total y pleno conocimiento de las mercancías que van a arribar al Territorio Aduanero Nacional.

Se debe documentar el cien por ciento (100%) de las mercancías para no asumir multas y sanciones impuestas por parte de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, antes de colocar las mercancías en tránsito internacional y llegar al Territorio Aduanero Nacional Colombiano con mercancía sin documentar, los transportadores no quieren documentar la totalidad de la carga a transportar y buscan documentarla mediante anexos a la documentación inicial, se quiere buscar agilidad a la hora de recibir mercancías de importación y al no documentar se ven perjudicados tanto la autoridad aduanera como el transportador y el declarante de la mercancía.

Con los lineamientos del decreto 2685 que se encuentra vigente se da la oportunidad a los transportadores de anexar la carga que no se documentó al inicio del tránsito de la misma, lo que se busca mediante esta comparación es establecer si con la entrada en vigencia del decreto 390 de 2016 en el año 2019 los anexos se prolongan, se cancelan, o se sancionan de manera más grave con tal de hacer caer en cuenta a los transportadores que no deben llegar con carga al Territorio Aduanero Nacional sin documentar, también para que ellos analicen y no vean afectada su actividad comercial.

¿Cómo a través de una guía comparativa se pueden disminuir las multas y sanciones impuestas a los transportadores por la autoridad aduanera analizando el cambio de normatividad entre los Decretos: 2685 del año 1999 y el 390 del año 2016?

Diagnóstico Empresarial

Para poder abordar la temática de la documentación de la carga por parte de los transportadores antes de poner las mercancías en tránsito internacional, hay que hacer énfasis en el estudio de la normatividad analizando los decretos 2685 de 1999 y 390 de 2016 teniendo en cuenta sus actualizaciones en cuanto a resoluciones y decretos. como lo son la resolución 4240 del 2000, el decreto 1198 del 2000 puesto que esto influye en la recepción y registro de los documentos de viaje.

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales presenta una debilidad con la constante variación en la normatividad aduanera, esto hace que tanto usuarios internos como externos caigan en sanciones o multas por falta de conocimiento, por lo tanto, el tener en funcionamiento dos decretos han causado pérdida de credibilidad en las operaciones aduaneras de los transportadores.

Metodología Del Diagnóstico Utilizada: El enfoque que se mantendrá en el análisis entre decretos será; El constante cambio de la normatividad buscando como favorecer a ambas partes tanto a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales como a los transportadores de carga llegando a un bien común y no favorecer por completo a una de ellas, ayudando así a la entrada de mercancías al Territorio Aduanero Nacional con la agilización de procesos a la hora del ingreso de las mercancías.

Manteniendo un orden a la hora de presentar la carga en el momento de ingresar a puertos en el territorio colombiano presentando la totalidad de la documentación de las mercancías que van a ingresar al país, ayudando a un flujo rápido de mercancías agilizando procesos a la DIAN y evitando sanciones y multas a los transportadores.

Antecedentes de la práctica:

Buscando en los diferentes trabajos de grado de los estudiantes de la Universidad Cooperativa de Colombia que han realizado sus prácticas profesionales en la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales veo que ninguno tuvo la oportunidad de conocer la problemática que se da con el cambio de normatividad entre los decretos 390 del 2016 y 2685 de 1999 en la parte de documentación de la carga por parte de los transportadores antes de arribar al Territorio Aduanero Nacional.

Tomo como conclusión que seré el primer pasante en realizar una guía comparativa entre ambos decretos, uno que está vigente (Decreto 2685 de 1999) y el que entra en vigencia en el año 2019(Decreto 390 de 2016), buscando favorecer tanto a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales como al gremio de los transportadores de carga internacional, obteniendo como resultado agilización de trámites en la recepción de mercancías por parte de los funcionarios de la DIAN y mejorar en la actividad comercial para el gremio de los transportadores sin que se vean afectados con multas y sanciones impuestas por la autoridad aduanera.

Análisis del entorno empresarial:

****Condiciones Económicas:***

El tránsito de mercancías dentro del Territorio Aduanero Nacional se hace cada vez más costoso nos dice un autor en el periódico porfolio; “Incurrir en estos costos implica usar recursos

reales de la economía, mientras que los pagos de derechos aduaneros representante una transferencia de recursos del sector privado al público”. (Portafolio , 2017) .

Esto hace que nuestra producción a nivel nacional no sea explotada de manera concurrencia ya que las empresas ven que las fabricas se encuentran lejos de los lugares principales de llegada y salida de mercancías, y el costo de transporte se hace cada vez más elevado haciendo que nuestros precios no sean muy atractivos y que nuestro mercado no sea tan competitivo.

****Condiciones Políticas:***

Recientemente se presentan muchas demandas por parte de los clientes en los procesos aduaneros en Bogotá, como lo dice Javier Diaz presidente de Analdex; “ el país debe seguir avanzando en el índice de desempeño logístico del Banco Mundial, en el que Colombia subió 36 puestos y señaló ocho retos para poder seguir en esa dirección, entre los que están la coordinación en el trabajo de más de 25 entidades estatales que intervienen en el proceso de la cadena logística” (Portafolio, 2018)

El cambio de la normatividad hace que la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales se vea afectada por vacíos que no se regulación con el cambio de reglamentación, como lo dijo el ex Ministro de Hacienda; “Es cierto que el 349 ha llenado vacíos de procedimiento aduanero y que ha hecho precisiones importantes a su antecesor, el 390. Sin embargo, cuando se revisan los antecedentes de la expedición del 349, salta la vista que, a pesar de las buenas intenciones del gobierno en la persecución de la delincuencia y la supresión de trámites, la normatividad aduanera sigue padeciendo graves problemas en cuanto a su vigencia e interpretación.” (Portaflio, 2018)

Obteniendo como idea que aún no entra en vigencia el Decreto 390 del 2016 y ya le han hecho derogaciones, cambios y allí es donde la parte política afecta los procesos aduaneros y hace perder credibilidad en los procesos ejecutados por los funcionarios de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

****Condiciones sociales:***

En las condiciones sociales vemos como Bogotá ha disminuido de una manera significativa en su actividad productiva en el PIB a nivel nacional haciendo que las empresas no soliciten personal y las diferentes personas que se encuentran sin empleo no puedan conseguir uno de una manera más factible y rápida por el crecimiento económico de una nación.

Según el Banco de la República, “mientras la mejoría en las ventas externas se originó principalmente en el incremento del volumen despachado desde Bogotá (compensando parcialmente menores precios), el comportamiento de las compras externas obedeció en mayor medida por incremento en precios”. (Portafolio, 2017)

****Condiciones Tecnológicas:***

Por la parte de la tecnología la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales debe mejorar su sistema de revisión de papeleo a la hora de la llegada de mercancías para así poder identificar fallas en la documentación de manera más rápida, ya que podría ayudar a que nuestros procesos aduaneros se vuelvan más competitivos y de esta manera lleguen a ser atractivos para los grandes participantes del Comercio Internacional en el continente Sur-americano.

El área de la tecnología es fundamental para el libre comercio entre los países ya que esta nos brinda facilidad entre los procesos, volviendo las operaciones de llegada y salida de mercancías más rápidas transformando un mercado más competitivo y atractivo para las

grandes empresas que mueven el comercio, las actualizaciones de sistemas operativos y de nuevas tendencias en mercados harán que la actividad aduanera aumente y así los usuarios aduaneros necesiten capacitaciones para la adaptación de nuevos procesos sobre la llegada de mercancías en menos tiempo volviendo así nuestros puertos y aeropuertos más competitivos y atractivos para en el comercio internacional.

****Condiciones Educativas:***

El tema educativo las carreras que pertenecen a las ciencias económicas y administrativas han tomado fuerza ya que en los colegios brindan la oportunidad en los últimos años de incursionar en temas como; El capitalismo, las economías emergentes y a escala esto nos lleva a la globalización constante de la época, ya que esta hace que las carreras universitarias relacionadas con el comercio internacional sean fuertes y adquieran mayor demanda en las áreas de aplicación de las mismas.

La mejora de las actividades comerciales mediante capacitaciones al personal de las grandes compañías y también de la autoridad aduanera hacen desarrollar las diferentes labores productivas, esto hace más competitivo y más fuerte las actividades aduaneras que se desarrollan en el Territorio Aduanero Nacional.

****Condiciones Culturales:***

En cuanto a los temas culturales de Colombia país donde desarrolla su actividad la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales se ve que es muy difícil el promocionar métodos que pueden ayudar al desarrollo de las diversas actividades, puede ser por falta de infraestructura, por falta de conocimientos, por falta de disciplina, la mentalidad que se tiene de país en vía de desarrollo nos puede bajar el potencial en cuanto a un crecimiento en el manejo de mercancías.

Situando, así como ejemplo la falta de infraestructura y la falta de conocimiento para recibir busques de gran capacidad los cuales podrían traer volúmenes grandes de mercancía y pondría en problemas y atraso tanto a la autoridad aduanera como a los declarantes de las mercancías dañando así las actividades comerciales del país y de los transportadores que esperan realizar viajes con la mayor brevedad posible.

****Condiciones de Mercado:***

En el último foro de Analdex se buscó el promover los procesos de desaduanamiento reduciéndolos a un máximo de 48 horas allí la editorial Legis comento que:

“En un limbo normativo se encuentran los usuarios aduaneros, gracias a la confusión que ha generado la Dian, con la promulgación de los nuevos decretos que conforman el marco regulatorio aplicable a la operación aduanera en nuestro país. Se trata del Decreto 349 que fue dado a conocer el pasado 26 de febrero y que junto con los Decretos 2685 de 1999, 390 de 2016 y todas las normas que los modifican y reglamentan, cuyos alcances han puesto en jaque a los usuarios de las aduanas nacionales”. (Portafolio, 2018)

Teniendo como idea central y primordial la disminución de tiempos en las importaciones ya que el proceso está durando entre 112 horas y lo que se busca es una duración de 48 horas donde también se llega a la idea que con la poca implementación del decreto 390 del 2016 este llega a ser inaplicable ya que no cuenta con el sistema informático aduanero requerido para el facilitamiento de estos procesos.

****Condiciones Ambientales:***

El tema ambiental influye mucho en las últimas décadas ya que las naciones consideradas como potencias buscaron promover el cuidado del medio ambiente, desarrollando el tema de

desarrollo económico sostenible, donde se busca que una nación incremente su PIB nacional, pero con un cuidado hacia los recursos naturales que influyen en dicho crecimiento.

Esto hace que las empresas sean más medidas a la hora de realizar sus producciones y no se desmanden con los recursos a la hora de satisfacer tanto al mercado local como a los mercados extranjeros en que haya incursionado, estas políticas buscan sancionar a aquellas empresas que no cumplan con los estándares puestos para el mal gasto de recursos.

Análisis Interno Empresarial:

En cuanto a los recursos tecnológicos la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales para las metas que tiene en procesos de agilización de trámites es una baja ya que no cuentan con el sistema informático aduanero ya que este brinda la oportunidad de presentar documentación de manera inmediata para así identificar si deben o no implicar sanciones o multas, facilitando el reconocimiento de los papeleos a presentar ante la autoridad aduanera.

Por parte de los recursos humanos los funcionarios de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales se muestran satisfecho ya que se caracteriza su unidad y colaboración a la hora de ejecutar sus actividades laborales, tienen espacios de interacción y buscan siempre mejorar las relaciones interpersonales para sacar adelante los procesos, en la seccional de aduanas Bogotá prevalece el compromiso y la unión para hacer las cosas bien dejan de un lado la corrupción.

En cuanto a los recursos financieros esta es una entidad del estado la cual tiene una gran manejo de capital, ya que maneja el control y la vigilancia de todas las operaciones cambiarias, tributarias y aduaneras, buscando mantener el equilibrio con el presupuesto fiscal de la nación, la parte de la infraestructura van buscando la mejoría día a día ya que manejan un campo muy

amplio y por ende deben manejar bastante personal para así efectuar sus procesos de manera eficaz y con eficacia para hacer mejor cada una de las labores desempeñadas por la entidad.

Objetivos de intervención

* **Objetivo General:** Diseñar una Guía comparativa en la documentación de los transportadores de carga con base del Decreto 390 del 2016 vs el Decreto 2685 de 1999, con el fin de asumir multas y sanciones impuestas por la autoridad aduanera.

***Objetivos específicos:**

*Analizar el cambio de la normatividad de acuerdo a los decretos 2685 de 1999 y 390 de 2016 que permita ayudar a los transportadores a no recaer en errores y así no tener que asumir sanciones.

*Recopilar información mediante la documentación de la carga presentada a la autoridad aduanera para así evitar pago de sanciones que afecten su actividad comercial.

*Diagnosticar por medio de herramientas de análisis como influye la falta de información a la hora documentar la carga para así identificar las ocurrencias de los transportadores al momento de documentar la carga.

*Diseñar una Guía comparativa en la documentación de los transportadores de carga con base del Decreto 390 del 2016 vs el Decreto 2685 de 1999, con el fin de no asumir multas y sanciones impuestas por la autoridad aduanera.

***Plan de trabajo:**

Fase 1: Por medio del análisis de ambos decretos en las partes de la documentación de los transportadores para poder ayudar de una manera trascendental a los transportadores y así documentar toda la carga que quieran transportar de una manera legal, con el fin de no intervenir por medio de sanciones y multas en su actividad comercial.

Fase 2: Con la recolección de información por medio de los manifiestos de carga hacer caer en cuenta al transportador como debe documentar toda la carga a transportar desde antes de iniciar su recorrido internacional para no llegar al Territorio Aduanero Nacional infringiendo la normatividad aduanera.

Fase 3: A través de las herramientas de diagnóstico ver en qué falla la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales para que los transportadores vean conveniente no documentar la totalidad de la carga a transportar y así llegar a anexarla una vez hallan arribado al Territorio Aduanero Nacional.

Fase 4: Diseñar esta guía por medio de información recolectada con los funcionarios de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales y así también mediante una comparación información entre los Decretos 2285 / 1999 y 390 / 2016 ayudar al transportista a no cometer este tipo de infracciones informándolo mediante este documento.

Cambio normativo de acuerdo a los decretos 2685 de 1999 y 390 de 2016

El cambio de la normatividad entre decretos, se debe tener en cuenta que la autoridad aduanera estudia cada caso de sanción de una manera diferente, los decretos 2685 de 1999 y el 390 de 2016 nos muestran como los transportadores de carga tienen unas obligaciones y por lo tanto el no cumplirla acarrea una infracción.

Esto lo podemos ver en el título V capítulo II artículo 104 donde se habla sobre las sanciones de los transportadores y estas se clasifican bajo los siguientes criterios:

- a) Avisar a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales en la forma establecida, sobre la llegada de un medio de transporte con carga al territorio aduanero nacional;
- b) Avisar a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, con la anticipación y en la forma establecida, sobre el arribo al territorio aduanero nacional de un medio de transporte con pasajeros o en lastre, sin perjuicio de la obligación de cumplir con el aviso de llegada;
- c) Entregar a través de los servicios informáticos electrónicos de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la información a que hacen referencia los artículos 94 y 94-1 del presente decreto, en la forma y oportunidad prevista en el artículo 96 del presente decreto;
- d) Arribar por los lugares habilitados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales en la forma prevista por esta misma entidad;
- e) Poner a disposición de las autoridades aduaneras las mercancías objeto de importación al territorio aduanero nacional;

- f) Presentar a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, a través de los servicios informáticos electrónicos, el aviso de finalización de descargue en los términos y condiciones previstos en el artículo 97-2;
- g) Presentar a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, a través de los servicios informáticos electrónicos, dentro del término previsto en el artículo 98 del presente decreto, el informe de descargue e inconsistencias;
- h) Justificar las inconsistencias advertidas, cuando a ello hubiere lugar, de acuerdo con lo previsto en el artículo 99 del presente decreto;
- i) Expedir la planilla de envío que relacione las mercancías que serán introducidas a un depósito o a una zona franca, cuando a ello hubiere lugar;
- j) Entregar, dentro de la oportunidad establecida en las normas aduaneras, las mercancías al Agente de Carga Internacional, al puerto, al depósito habilitado, al usuario de la zona franca, al declarante o al importador, según el caso;
- k) Responder porque la información que entreguen a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, sobre el manifiesto de carga y documentos de transporte, corresponda al contenido de los documentos físicos;
- l) Informar cuando corresponda, al Agente de Carga Internacional, dentro del término que establezca la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, sobre la finalización de la operación del descargue de la carga consolidada. (Decreto 2685, 1999 actualización 30 de Marzo de 2017)

Luego de ser clasificada la obligación infringida por parte del transportador se busca bajo qué clase de infracción se cataloga, en el Decreto 2685 del año 1999 se dividen las infracciones cometidas por parte de los transportadores y estas se encuentran de la siguiente manera, Capítulo IX Artículo 497 donde se desglosan y subdividen las clases de sanciones como lo plantea el decreto:

1. En el régimen de importación.

1.1. Gravísimas.

1.1.1. Arribar por lugares que no se encuentren habilitados para el ingreso de mercancías por parte de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, salvo que se configure el arribo forzoso legítimo a que se refiere el artículo 1541 del Código de Comercio.

1.1.2. Ocultar o sustraer del control de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales las mercancías objeto de introducción al territorio aduanero nacional y las demás que se encuentren a bordo del medio de transporte.

La sanción aplicable será de multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

1.2. Graves:

1.2.1. No entregar a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales en las condiciones de tiempo, modo y lugar previstas en el artículo 96 del presente decreto, la información del manifiesto de carga o los documentos que lo adicionen, modifiquen o corrijan y de los documentos de transporte.

1.2.2. No presentar el informe de descargue o no reportar a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, los sobrantes o faltantes detectados en el número de bultos o el exceso o defecto en el peso en el caso de mercancía a granel, o documentos no relacionados en el manifiesto de carga, en las condiciones de tiempo, modo y lugar previstas en el artículo 98 de este decreto.

1.2.3 No entregar dentro la oportunidad establecida en las normas aduaneras la mercancía al agente de carga internacional, al puerto, al depósito habilitado, al usuario operador de la zona franca, al declarante o al importador, según corresponda.

1.2.4. No entregar en el término previsto en el artículo 99 del presente decreto, los documentos que justifiquen el exceso o sobrante y faltante o defecto detectado, o la llegada de mercancía soportada en documentos de transporte no relacionados en el manifiesto de carga.

1.2.5. No enviar en un viaje posterior la mercancía correspondiente al faltante o defecto reportado, en los eventos que corresponda, de conformidad con el artículo 99 del presente decreto.

1.2.6 No expedir la planilla de envío que relacione las mercancías transportadas que serán introducidas a un depósito o a una zona franca.

1.2.7 No entregar el informe de finalización de descargue en los términos y condiciones previstas en el artículo 97-2 del presente decreto.

La sanción aplicable será de multa equivalente al 50% del valor de los fletes internacionalmente aceptados, correspondientes a la mercancía de que se trate.

1.3. Leves

1.3.1. No presentar el aviso de arribo y/o el aviso de llegada del medio de transporte aéreo o marítimo, en las condiciones de tiempo, modo y lugar que señale la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, de conformidad con lo establecido en los artículos 91 y 97-1 de este decreto.

1.3.2 Incurrir en inexactitudes o errores en la información presentada a través de los servicios informáticos electrónicos.

La sanción aplicable será de multa equivalente a seis (6) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

2. En el Régimen de Exportación:

2.1 Graves:

Exportar mercancías por lugares no habilitados del territorio aduanero nacional o transportar mercancías sometidas al régimen de exportación, por rutas diferentes a las autorizadas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

La sanción aplicable será de multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes por cada infracción.

2.2 Leves:

2.2.1 <Numeral modificado por el artículo 11 del Decreto 3600 de 2005. El nuevo texto es el siguiente:> No transmitir electrónicamente al sistema informático aduanero, dentro del término a que se refiere el artículo 280 del presente decreto, la información del manifiesto de carga que relacione las mercancías según las autorizaciones de embarque concedidas por la aduana.

2.2.2 <Numeral derogado por el artículo 38 del Decreto 1530 de 2008.>

La sanción aplicable será de multa equivalente a siete (7) salarios mínimos legales mensuales vigentes por cada infracción.

3. En el Régimen de Tránsito Aduanero y en las operaciones de transporte multimodal:

<Numeral modificado por el artículo 10 del Decreto 380 de 2012. El nuevo texto es el siguiente:>

3.1 Gravísimas:

3.1.1 Cambiar, ocultar o sustraer del control de la autoridad aduanera la mercancía que se transporta en el Régimen de Tránsito Aduanero o en una operación de Transporte Multimodal.

La sanción a imponer será de multa equivalente al cincuenta por ciento (50%) del avalúo de la mercancía. Dependiendo de la gravedad del perjuicio causado a los intereses del Estado, se podrá imponer, en sustitución de la sanción de multa, sanción de suspensión hasta por tres (3) meses, o de cancelación de su inscripción.

3.1.2 Entregar la mercancía objeto del régimen de tránsito aduanero o de una operación de transporte multimodal con menos peso, tratándose de mercancía a granel o cantidad diferente de la consignada en la declaración de tránsito aduanero, cabotaje o en la continuación de viaje, según corresponda.

La sanción a imponer será de multa equivalente cincuenta (50) por ciento del valor FOB de la mercancía objeto del incumplimiento.

3.2 Graves:

3.2.1 No finalizar el régimen de tránsito aduanero o la operación de transporte multimodal en la forma prevista en el artículo 369 de este decreto y demás disposiciones especiales que los regulen.

3.2.2 Transportar mercancías bajo control aduanero sin estar amparadas en una declaración de tránsito aduanero, cabotaje, transbordo o en una continuación de viaje.

Para las infracciones previstas en los numerales 3.2.1 y 3.2.2, la sanción a imponer será de multa equivalente a doscientas (200) Unidades de Valor Tributario - UVT, por cada infracción.

3.2.3 Arribar a la aduana de destino con los precintos o dispositivos de seguridad de los medios de transporte o de las unidades de carga, rotos, adulterados o violados y se detecten, al momento de la recepción de la operación de tránsito o transporte multimodal, inconsistencias referidas a faltantes o excesos, o cambios en la naturaleza o estado de la mercancía.

3.2.4 Realizar cambios en la unidad de carga o en el medio de transporte y al momento de la recepción de la operación de tránsito o transporte multimodal se detecten inconsistencias referidas a faltantes o excesos, o cambios en la naturaleza o estado de la mercancía.

Para las infracciones previstas en los numerales 3.2.3 y 3.2.4, la sanción a imponer será de multa equivalente al cincuenta (50) por ciento del valor FOB para el caso de la mercancía faltante o del cincuenta (50) por ciento del avalúo para la mercancía en exceso o cambios en la naturaleza o estado de la misma.

3.2.5 Incumplir con el término para finalizar los regímenes de tránsito aduanero, cabotaje o la operación de transporte multimodal fijado por la aduana de partida.

La sanción a imponer será multa equivalente a doscientas (200) Unidades de Valor Tributario - UVT, por cada infracción.

3.3 Leves:

3.3.1 Efectuar el tránsito aduanero u operaciones de transporte multimodal en vehículos que no estén adscritos a empresas inscritas y autorizadas ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

La sanción a imponer será de multa equivalente a treinta (30) Unidades de Valor Tributario - UVT, por cada infracción. (Senado de la República de Colombia, 1999 actualización 30 de Marzo de 2017)

Esta es la normatividad vigente a la hora de sancionar las obligaciones quebrantadas por parte de los transportadores es el decreto 2685 de 1999, el decreto 390 del 2016 nos trae modificaciones en cuanto a lo siguiente, ya no clasifica las infracciones en gravísimas, graves y leves, ahora según la gravedad de la infracción cobran un porcentaje sobre el valor de las mercancías o de los fletes, también se implementa el cobro con Unidades de Valor Tributario (UVT).

El decreto 390 muestra las obligaciones de los transportadores en la Sección II en el Artículo 190 donde se catalogan así:

Artículo 190. Entrega de la información de los documentos de viaje. El transportador, el agente de carga internacional o el operador de transporte multimodal, según

corresponda, deberá entregar a través de los servicios informáticos electrónicos la información de los documentos de viaje, con una anticipación mínima de:

1. Tres (3) horas antes de la llegada del medio de transporte, en el modo aéreo.
2. Doce (12) horas antes de la llegada del medio de transporte, en el modo marítimo.
3. Una (1) hora antes de la llegada del medio de transporte, en los modos terrestre y fluvial.

Cuando se trate de trayectos cortos señalados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la entrega de la información a que se refiere el presente artículo, por parte del transportador, agente de carga internacional u operador de transporte multimodal, deberá realizarse antes de la llegada del medio de transporte, con una anticipación mínima de seis (6) horas en el modo marítimo y de una (1) hora en el modo aéreo.

La llegada del medio de transporte se entenderá conforme lo establece el artículo 195 de este decreto.

Los términos de que trata este artículo también aplican para el agente de carga internacional y para el operador de transporte multimodal, en la entrega de la información de los documentos de transporte consolidadores, documentos de transporte máster, documentos de transporte hijos, o documento de transporte multimodal, según corresponda. De igual manera, estos términos aplican para los operadores de envíos de entrega rápida o mensajería expresa, en la entrega de la información del manifiesto de envíos de entrega rápida o mensajería expresa y las guías de envíos de entrega rápida o mensajería expresa.

Lo anterior no aplica a carga o mercancía amparada con documentos de transporte con destino a otros puertos o aeropuertos internacionales, no descargada del medio de transporte. Tampoco aplica a las operaciones de acomodamiento de carga en el medio de transporte aéreo, marítimo o fluvial, autorizadas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

Se considera que la información del manifiesto de carga y de los documentos de transporte ha sido entregada, cuando se acuse recibo a través de los servicios informáticos electrónicos.

Cuando se trate de transporte de pasajeros y carga, la información de los documentos de viaje relacionados con la carga transportada, deberá entregarse por el transportador, agente de carga internacional u operador de transporte multimodal, según corresponda, dentro de los términos establecidos en el presente artículo.

Antes de presentarse el aviso de llegada del medio de transporte al Territorio Aduanero Nacional, la información de los documentos de viaje a que se refieren los artículos 191 y 192 de este decreto, entregada a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, podrá ser corregida, modificada o adicionada por el transportador, el agente de carga, el operador de transporte multimodal o el operador de envíos de entrega rápida o mensajería expresa, en cada caso. No habrá lugar a la sanción en la corrección o modificación, siempre que la información originalmente suministrada haya sido entregada dentro de los términos previstos en este artículo.

Tratándose de adición, no habrá lugar a la sanción cuando dicha adición sea hasta de cinco (5) documentos de transporte, con un peso que no supere el diez por ciento

(10%) del peso total de la carga manifestada después de la adición. Cuando se trate de guías de envíos de entrega rápida o mensajería expresa, se admitirá una adición hasta del diez por ciento (10%) del número total de documentos manifestados después de la adición, si el peso no supera el 10% de la carga manifestada, también después de la adición. En el caso de transporte aéreo de pasajeros y carga el margen de tolerancia en el peso será del veinte por ciento (20%).

Tampoco habrá lugar a la sanción cuando, en el modo marítimo para carga a granel, se adicionen documentos de transporte como consecuencia de la división de un documento de transporte inicial ya informado en los términos previstos en este artículo, siempre que se mantenga el peso total del documento de transporte inicialmente informado, o cuando la adición corresponda a documentos de transporte que amparen carga que se va a someter al régimen de transbordo.

Si la adición se refiere a la asociación de más documentos de transporte a un documento master o a un consolidado o a un manifiesto de carga, tal adición se podrá hacer sin sanción, siempre y cuando el documento a asociar haya sido entregado dentro de los términos previstos en este artículo.

Para las mercancías que sean introducidas por el viajero que vayan a ser sometidas a un régimen de importación diferente al régimen de viajeros, la información del tiquete o pasa bordo habilitado como manifiesto de carga, será incorporada al momento de su llegada, por parte de un funcionario de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales a través de los servicios informáticos electrónicos. Igual tratamiento aplica para los medios de transporte a los que se refieren los artículos 310, 314, 315 y 318 del presente decreto y para las mercancías que lleguen por sus propios medios.

Lo dispuesto en el inciso anterior se llevará a cabo conforme a lo establecido en el artículo 193 de este decreto.

Parágrafo 1°. Cuando una empresa que no tenga línea regular de transporte a Colombia no haya cumplido los procedimientos de entrega de la información del manifiesto de carga y de los documentos de transporte, en los términos y condiciones previstos en el presente artículo o al momento de la llegada del medio de transporte, el transportador voluntariamente podrá informar a la autoridad aduanera sobre la existencia de mercancías amparadas en documentos de viaje, respecto de las cuales no se surtió tal procedimiento, cuando se efectúe dentro del término de una (1) hora después del momento en que ingresa el medio de transporte, tanto en el modo aéreo como en el marítimo, de acuerdo con la información suministrada por la autoridad aérea o marítima competente.

En este caso, se debe obtener concepto favorable del comité establecido en el nivel central, en los términos y condiciones señalados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, previa evaluación de las circunstancias expuestas y pruebas presentadas por el transportador.

Una vez se obtenga el concepto favorable, la autoridad aduanera podrá autorizar que se cumplan las formalidades aduaneras de que trata esta sección, antes de la salida de la carga del lugar de arribo. En todo caso, el descargue no se producirá hasta tanto no se cuente con el concepto favorable y el pago de la sanción que corresponda.

En este evento, se aplicará la sanción prevista en este decreto. De no cumplirse con este procedimiento, procederá la aprehensión de la carga.

Una vez autorizado y cumplido el procedimiento conforme a lo previsto en este párrafo, la mercancía se considera presentada a efectos aduaneros.

Parágrafo 2°. En los eventos en que el transportador o el agente de carga internacional, en el modo de transporte marítimo o aéreo, haya entregado la información del manifiesto de carga y de los documentos de transporte, según el caso, y el medio de transporte arribe con anterioridad a la hora estimada, se entenderá que los documentos han sido entregados dentro de la oportunidad legal, siempre que se acredite que la entrega se surtió tomando como referencia la fecha y hora estimada. (Barrios, 2018)

Las infracciones a las que están expuestos los transportadores en el decreto 390 del 2016 se cobran por parte de la autoridad aduanera en porcentajes sobre el valor de las mercancías, igualmente sobre el valor de los fletes, también se puede cobrar en Unidades de Valor Tributario, según Barrios en el estatuto aduanero y con base al decreto 390 del 2016 estas se dividen de la siguiente manera mediante el artículo 530:

Artículo 530. Infracciones aduaneras de los transportadores, agentes marítimos, agentes aeroportuarios y agentes terrestres. Por las siguientes infracciones responderá el transportador o, en su defecto, el agente marítimo, aeroportuario o terrestre, cuando estos actúen en representación de aquel:

1. No presentar el aviso de arribo y/o el aviso de llegada, en los términos y condiciones establecidos en el presente decreto. La sanción será de multa equivalente a doscientas Unidades de Valor Tributario (200 UVT). Cuando el aviso de arribo sea extemporáneo, la sanción se reducirá al ochenta (80%) del valor antes previsto,

entendiéndose por extemporaneidad la que no supere los 30 minutos en el modo aéreo y tres horas en el marítimo. Para el aviso de llegada no aplicará este criterio de reducción de la sanción.

2. No entregar a la autoridad aduanera la totalidad de la información de los documentos de viaje, conforme lo señala este decreto. La sanción será de multa equivalente al veinte por ciento (20%) del valor de los fletes, en la proporción correspondiente a la información de los documentos de viaje no entregados. Cuando no sea posible establecer dicho valor, la sanción será de doscientas Unidades de Valor Tributario (200 UVT). Cuando la entrega de la información sea extemporánea y hasta antes del aviso de llegada, la sanción se reducirá al ochenta por ciento (80%).

3. La entrega de la información de los documentos de viaje, por una empresa que no tiene línea regular de transporte a Colombia, hecha en las condiciones previstas por el párrafo del artículo 190 de este decreto, dará lugar a la sanción de multa equivalente al veinte por ciento (20%) del valor de los fletes, correspondientes a la mercancía objeto del informe.

4. En el modo aéreo, no informar la finalización de descargue, o no hacerlo en los términos y forma establecidos en el presente decreto. La sanción será de multa equivalente a cien Unidades de Valor Tributario (100 UVT).

5. No presentar el informe de descargue e inconsistencias, conforme los artículos 199 y 200 de este decreto. La sanción será de multa equivalente al veinte por ciento (20%) del valor de los fletes, en la proporción correspondiente a la

información de los documentos de viaje objeto de la infracción. Cuando el informe se presente de manera extemporánea, y hasta antes de emitir la planilla de envío o de la presentación de la declaración de importación en los casos de desaduanamiento en lugar de arribo, la sanción se reducirá al ochenta por ciento (80%).

6. No presentar las justificaciones de inconsistencias, conforme las condiciones previstas en este decreto. La sanción será de multa equivalente a los siguientes valores, sin perjuicio de la aprehensión de las mercancías, si se tipificare una causal en tal sentido:

6.1. Al diez por ciento (10%) del valor de los fletes, correspondientes a los excesos o sobrantes.

6.2. Al cincuenta por ciento (50%) del valor de los fletes, cuando se trate de mercancías faltantes o defectos no justificados; o, en el evento de no conocerse dicho valor, la multa equivaldrá a trescientas Unidades de Valor Tributario (300 UVT).

7. No elaborar la planilla de envío cuando corresponda, conforme lo previsto por este decreto. La sanción será de multa equivalente a cien Unidades de Valor Tributario (100 UVT).

8. No entregar la carga o la mercancía, según corresponda, al operador de comercio exterior correspondiente o al declarante, según el caso; o entregarla con menor peso al informado al momento de la salida de la carga del aeropuerto o puerto; o una cantidad de bultos diferente a la señalada en el documento de transporte, salvo los márgenes de tolerancia conforme lo señala este decreto. La sanción a imponer será del sesenta por ciento (60%) del valor FOB de la carga o de la mercancía, en la parte

de la carga que fuere objeto de la infracción. Si no fuere posible establecer dicho valor, la multa equivaldrá a quinientas Unidades de Valor Tributario (500 UVT).

9. No entregar la carga o la mercancía, dentro de la oportunidad establecida en la normatividad aduanera, al operador de comercio exterior correspondiente o al declarante, según el caso. La sanción a imponer será de multa equivalente a doscientas Unidades de Valor Tributario (200 UVT).

10. Entregar las mercancías a un consignatario distinto al indicado en el documento de transporte, conforme al artículo 206 de este decreto. La sanción a imponer será de multa equivalente a doscientas Unidades de Valor Tributario (200 UVT).

11. No permitir la inspección previa de las mercancías por parte de los importadores o las agencias de aduana, conforme lo establece este decreto. La sanción será de multa equivalente un cien Unidades de Valor Tributario (100 UVT);

12. Transportar mercancías en vehículos que no sean propios o vinculados, en los eventos en que así lo exija la norma. La sanción será de multa equivalente a cuatrocientas Unidades de Valor Tributario (400 UVT).

13. Iniciar una operación de tránsito, transporte combinado o fluvial, según proceda, sin tener instalados los dispositivos electrónicos de seguridad, o no preservarlos, o retirarlos sin la autorización de la autoridad aduanera. La sanción será de multa equivalente a un mil Unidades de Valor Tributario (1000 UVT). En el evento de ruptura o alteración de los dispositivos de seguridad, el valor de la sanción se reducirá a cien Unidades de Valor Tributario (100 UVT), cuando se compruebe que la mercancía llegó completa a su destino y no hubo cambios en su naturaleza o estado.

14. Cuando en el curso de una operación de tránsito cambie el medio de transporte sin previo aviso a la autoridad aduanera. La sanción será de multa equivalente a doscientas Unidades de Valor Tributario (200 UVT).

15. Cambiar, sin previo aviso, en el curso de una operación de tránsito aduanero y transporte combinado, las rutas previstas por la autoridad aduanera. La sanción será de multa equivalente a quinientas Unidades de Valor Tributario (500 UVT).

16. No cumplir con los plazos de las operaciones de tránsito aduanero, cabotaje, o transporte combinado o fluvial, en las condiciones previstas por este Decreto y por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. La sanción será de multa equivalente a cien (100) Unidades de Valor Tributario UVT por cada día de retardo, sin que el total pase de quinientas Unidades de Valor Tributario (500 UVT).

17. No transmitir a través del sistema informático electrónico la información del manifiesto de carga que relacione las mercancías, según la solicitud de autorización de embarque concedida por la autoridad aduanera. La sanción será de multa equivalente a cuatrocientos Unidades de Valor Tributario (400 UVT).

18. Embarcar mercancías o la carga sin contar con la autorización de embarque. La sanción será de multa equivalente al cincuenta por ciento (50%) del valor de los fletes, correspondientes a la mercancía de que se trate.

19. Trasladar mercancías al amparo de una planilla de envío, incumpliendo los términos y condiciones establecidas por este decreto. La sanción será de multa equivalente al veinte por ciento (20%) del valor de los fletes, correspondientes.

20. No suministrar en la forma prevista por este Decreto la información que permita el control sobre viajeros y el desaduanamiento del equipaje. La sanción será de multa equivalente a doscientas Unidades de Valor Tributario (200 UVT).

21. No suministrar, previo a su arribo, el formulario de que trata el parágrafo del artículo 296 de este decreto, cuando se trate de empresas que transporten pasajeros en rutas internacionales. La sanción será de multa equivalente a doscientas Unidades de Valor Tributario (200 UVT).

22. No poner a disposición de la autoridad aduanera el equipaje de los viajeros, en los casos previstos por el presente decreto, o impedir por cualquier medio el control aduanero sobre los mismos. La sanción será de multa equivalente a doscientas Unidades de Valor Tributario (200 UVT).

23. No sacar del país el medio de transporte, o el material propio para su operación, las unidades de carga, los envases y sellos generales reutilizables, los repuestos para la reparación de los contenedores, dentro del término previsto en los artículos 185 y 188 de este decreto. La sanción será de multas sucesivas de cincuenta Unidades de Valor Tributario (50 UVT) por cada semana o fracción de semana de retardo, contadas a partir de la ocurrencia de la infracción, sin que este hecho dé lugar a la inmovilización y sin que el total sobrepase las cuatrocientas Unidades de Valor Tributario (400 UVT). El acto administrativo que impone la sanción dispondrá que, si vencidos los veinte (20) días siguientes a su ejecutoria no se produce la salida del país, procederá el decomiso directo, evento en el cual no habrá lugar a la sanción de la multa. Cuando el responsable de las unidades de carga, envases y sellos sea una

persona diferente al transportador, conforme lo señala el artículo 188 del presente decreto, dicha persona responderá por esta infracción.

24. Luego de emitida la certificación de embarque, no corregir las inexactitudes contenidas en el manifiesto de carga dentro del término establecido para ello en el artículo 346 de este decreto. La sanción será de multa equivalente a cien Unidades de Valor Tributario (100 UVT).

25. No sacar del país la mercancía objeto de transbordo, dentro de los términos previstos en el párrafo 1 del artículo 416 de este decreto, se sancionará con multa equivalente a veinte (20) Unidades de Valor Tributario por cada día de retardo. Pasados seis (6) meses de haberse vencido el término de salida, la mercancía se someterá al decomiso directo.

26. Cuando las mercancías o la carga bajo control aduanero hubieren sido sustraídas, extraviadas, cambiadas o alteradas, la sanción será de multa equivalente a quinientas Unidades de Valor Tributario (500 UVT). Si las mercancías fueren recuperadas dentro de los diez (10) días siguientes a la ocurrencia del hecho, la sanción se reducirá en un ochenta por ciento (80%).

27. No preservar la integridad de los dispositivos de seguridad o las medidas cautelares impuestas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, en los eventos a que ello hubiere lugar. La sanción será de multa equivalente al mayor valor entre el cinco por ciento (5%) del valor FOB de las mercancías y quinientas Unidades de Valor Tributario (500 UVT).

28. No Informar a través de los servicios informáticos electrónicos el peso real de la carga en el momento en que salga de sus instalaciones, por cada documento de transporte, cuando se trate del modo aéreo. La sanción será de multa equivalente cien Unidades de Valor Tributario (100 UVT).
29. No informar a través de los servicios informáticos electrónicos, en el modo aéreo, el ingreso al lugar de embarque de las mercancías objeto de exportación. La sanción será de multa equivalente a cien Unidades de Valor Tributario (100 UVT).
30. No sacar del país las mercancías, cuando las exportaciones se realicen por un puerto ubicado en jurisdicción aduanera diferente al puerto de embarque inicial. La sanción será de multa equivalente a quinientas Unidades de Valor Tributario (500 UVT).
31. No certificar el embarque, por parte del transportador internacional, de mercancías objeto de exportación, dentro del plazo o condiciones previstos en este decreto. La sanción será de multa equivalente a cien Unidades de Valor Tributario (100 UVT).
32. No conservar copia de los documentos soporte de la operación, en los eventos en que la norma así lo indique. La sanción será de multa equivalente a doscientas Unidades de Valor Tributario (200 UVT).
33. No finalizar la operación de transporte de mercancías a través del territorio aduanero nacional, como lo señala el artículo 427 de este decreto. La sanción será de multa equivalente a quinientas Unidades de Valor Tributario (500 UVT). (Barrios, 2018)

Diferencias de las infracciones que cometen los transportadores según los decretos 2685 de 1999 y 390 de 2016:

Infracciones de los Transportadores Decreto 2685 de 1999	Infracciones de los Transportadores Decreto 390 de 2016
<p>*En este decreto las infracciones se clasifican en tres categorías: (Gravísimas, graves y leves) en el régimen de importación.</p> <p>*En el régimen de exportación las infracciones solo se clasifican en graves y leves.</p> <p>*En el régimen de transito aduanero las infracciones se clasifican en tres categorías: (Gravísimas, graves y leves).</p> <p>*Generalizan el cobro según la clasificación de la infracción.</p>	<p>*Las Infracciones de los transportadores van clasificadas en un solo bloque divididas por ítems y subítems.</p> <p>*Activan la cobranza de todas las infracciones en Unidades de Valor Tributario o en porcentajes sobre el valor de los fletes o sobre el valor de la mercancía.</p> <p>*En este decreto no hay divisiones de las infracciones según el régimen al que estén sometidas las mercancías.</p>

Recopilación de información mediante la documentación de la carga

Toda operación de transporte de mercancías en las actividades del Comercio Internacional tiene como finalidad llevar la totalidad de la carga desde un lugar de origen hasta un lugar de destino, llamamos como totalidad de la carga a toda la capacidad que soporta un medio de transporte para empezar su traslado, la carga se puede clasificar de la siguiente manera:

*Según su naturaleza: Perecedera, Peligrosa, Frágil, No Perecedera.

Se define como carga al conjunto de bienes y mercancías protegidos por un empaque y un embalaje, dicha carga puede estar compuesta por artículos individuales los cuales se pueden llamar como carga de tipo suelta convencional o carga unitarizada, estos dos tipos de carga se pueden diferenciar en que la carga suelta consiste en bienes individuales o sueltos, son embarcados como unidades separadas y a este se refiere como por ejemplo cajas, sacos y paquetes.

En cuanto a la carga unitarizada es aquella que tiene como característica a favor que se puede transportar bajo cualquier medio de transporte ya que sus medidas en cuanto a peso y volumen pueden ser adaptadas para eficacia al momento de ser movilizadas, luego podemos encontrar el tipo de carga a granel que es dividida en dos; Granel Líquido y Granel Sólido.

Como diferencia entre mercancía y carga, decimos que la mercancía es aquella que es producida o elaborada con el fin de ejercer una venta, la mercancía puede ser intercambiable por valor o por otros bienes similares o necesarios. La carga es todo aquel proceso donde las mercancías son manipulables y por ende pueden ser apiladas, cada mercancía puede ser propiedad de un consignatario distinto, esto quiere decir que las mercancías unidas y apiladas para su tránsito internacional pueden ser denominadas una carga.

Una vez el medio de transporte se encuentra cerca de llegar a su lugar de destino tiene que avisar a la autoridad aduanera sobre su llegada al Territorio Aduanero Nacional. La autoridad aduanera es aquella organización del estado que es representada por un funcionario público, este hace respetar y exige cumplir la normatividad vigente en materia aduanera, en Colombia la autoridad aduanera es la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales que goza de personería jurídica propia, vigila y controla lo relacionado a la documentación de las mercancías arribadas al país.

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales vigila y controla todos los procedimientos relacionados con las aduanas y por esto brinda unos servicios aduaneros como; Llegada de mercancías al Territorio Aduanero Nacional, Operaciones integradas de exportación, Certificado de origen oficial, Tránsito aduanero y todo lo alegado a las Importaciones.

En cuanto a los trámites aduaneros ofrecidos por la autoridad aduanera (DIAN) se encuentran:

*Habilitaciones: Habilitación de depósitos privados y transitorios, Habilitación de depósitos privados aeronáuticos, Habilitación de lugares para la exportación de café, Habilitación de un centro de distribución logística internacional, Habilitación de depósito público, Habilitación de un muelle o puerto servicio público o privado.

*Inscripciones: Resoluciones anticipadas de clasificación arancelaria, Resoluciones anticipadas de Valoración, Resoluciones anticipadas de origen, entre otros procedimientos administrativos: (exportador autorizado, aprobación de garantías globales de operadores de comercio exterior y autorización como operador de económico autorizado.)

*Servicios: Habilitación, activación y modificación de cuentas en el Sistema Informático Aduanero- SYGA.

*Devolución de pagos en exceso y pagos de lo no debido de las obligaciones aduaneras: Pasos de devolución de pagos en exceso y pagos de lo no debido en obligaciones aduaneras.

Los transportadores de carga internacional se encuentran regidos bajo unas obligaciones las cuales se ven en el primer capítulo de este trabajo, al momento de no cumplir con alguna de estas obligaciones el transportador de carga internacional se verá multado o sancionado por una infracción que respalda a la obligación no cumplida por parte del transportador. Las infracciones

afectan la actividad comercial de la empresa transportadora cuando esta es la que no cumple con la obligación como transportador por lo tanto trae como consecuencia el tener que responder ante multas impuestas por la autoridad aduanera, el no cumplir con el pago de las multas acarreadas puede tener como máxima consecuencia el cierre de la empresa transportadora por no cumplir con sus obligaciones ante la autoridad aduanera.

En la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales se lleva un control sobre toda la actividad aduanera nacional, en la Dirección Seccional de Aduanas de Bogotá bajo la dependencia del área de liquidación se ha analizado una muestra de la totalidad los casos (IT'S) los cuales se denominan Infracciones de los Transportadores, la totalidad de la tabla son 100 casos donde se especifican: N° del expediente, Cuantía, Proceso, Numero de acto, Fecha de acto , Tipo de acto, Norma Infringida, Observaciones y Sanciones, pero se analizó una muestra de 30 casos al azar para así poder llegar a notar en que normas son las más infringidas en la actividad realizada por los transportadores:

Anexo No 1 tabla con muestra de infracciones por parte de los transportadores.

Como podemos observar en la muestra sacada de una tabla realizada por la Dirección Seccional de Aduanas de Bogotá en la dependencia de Liquidación la norma infringida más común por parte de los transportadores es:

*Numeral 1,2,1 de Artículo 497 del Decreto 2685 de 1999 el cual nos dice:

1.2.1. No entregar a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales en las condiciones de tiempo, modo y lugar previstas en el artículo 96 del presente decreto, la información del manifiesto de carga o los documentos que lo adicione, modifiquen o corrijan y de los documentos de transporte. (Ministerio de Hacienda y Crédito Público , 1999)

Tomando como conclusión que en la muestra de los 30 casos elegidos al azar esta toma un total de 15 casos en los cuales transportadores no entregan la información competente ante la autoridad aduanera bajo los términos impuestos por esta.

En cuanto a la segunda norma más infringida por parte de los transportadores se encuentran 4 casos con la misma cantidad de infractores, pero con diferente norma infringida entre estas se encuentran; 1) Numeral 2 del Artículo 495 Decreto 2685 de 1999, 2) Numeral 1,2,2 del Artículo 497 Decreto 2685 de 1999, 3) Numeral 1,3,2 del Artículo 497 Decreto 2685 de 1999, 4) Numeral 1,3,1 del Artículo 497 del Decreto 2685 de 1999:

*1) Numeral 2 del Artículo 495 Decreto 2685 de 1999: 2. Graves:

Operar el sistema informático aduanero incumpliendo los procedimientos e instrucciones establecidos por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

La sanción aplicable será multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes. (Ministerio de Hacienda y Crédito Público , 1999)

*2) Numeral 1,2,2 del Artículo 497 Decreto 2685 de 1999: No presentar el informe de descargue o no reportar a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, los sobrantes o faltantes detectados en el número de bultos o el exceso o defecto en el peso en el caso de mercancía a granel, o documentos no relacionados en el manifiesto de carga, en las condiciones de tiempo, modo y lugar previstas en el artículo 98 de este decreto. (Ministerio de Hacienda y Crédito Público , 1999)

*3) Numeral 1,3,2 del Artículo 497 Decreto 2685 de 1999: Incurrir en inexactitudes o errores en la información presentada a través de los servicios informáticos electrónicos.

La sanción aplicable será de multa equivalente a seis (6) salarios mínimos legales mensuales vigentes. (Ministerio de Hacienda y Crédito Público , 1999)

*4) Numeral 1,3,1 del Artículo 497 del Decreto 2685 de 1999: No presentar el aviso de arribo y/o el aviso de llegada del medio de transporte aéreo o marítimo, en las condiciones de tiempo, modo y lugar que señale la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, de conformidad con lo establecido en los artículos 91 y 97-1 de este decreto. (Ministerio de Hacienda y Crédito Público , 1999)

Y por último encontramos un grupo de tres transportes que infringen una norma diferente a las normas ya mencionadas anteriormente, entre estas encontramos; 1) Numeral 1,1,2 del Artículo 497 del Decreto 2685 de 1999, 2) Numeral 2,2,1 del Artículo 497 del Decreto 2685 de 1999 y 3) Numeral 1,2,3 del Artículo 497 del Decreto 2685 de 1999:

1) Numeral 1,1,2 del Artículo 497 del Decreto 2685 de 1999: Ocultar o sustraer del control de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales las mercancías objeto de introducción

al territorio aduanero nacional y las demás que se encuentren a bordo del medio de transporte.

La sanción aplicable será de multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes. (Ministerio de Hacienda y Crédito Público , 1999)

*2) Numeral 2,2,1 del Artículo 497 del Decreto 2685 de 1999: El nuevo texto es el siguiente:> No transmitir electrónicamente al sistema informático aduanero, dentro del término a que se refiere el artículo 280 del presente decreto, la información del manifiesto de carga que relacione las mercancías según las autorizaciones de embarque concedidas por la aduana. (Ministerio de Hacienda y Crédito Público , 1999)

*3) Numeral 1,2,3 del Artículo 497 del Decreto 2685 de 1999: No entregar dentro la oportunidad establecida en las normas aduaneras la mercancía al agente de carga internacional, al puerto, al depósito habilitado, al usuario operador de la zona franca, al declarante o al importador, según corresponda. (Ministerio de Hacienda y Crédito Público , 1999)

En esta tabla se analiza y organiza como los transportadores infringen normas en común o cometen errores específicos donde hace que estos clasifiquen dentro de otra norma diferente a la que infringen la mayoría de los transportadores, cada una de estas normas tiene como objetivo cobrar un sanción al transportador y allí es donde se ve afectada su actividad comercial ya que su ganancia por el flete se verá comprometida al tener que pagar una obligación ante la autoridad aduanera competente (DIAN).

Diagnosticar por medio de herramientas de análisis como influye la falta de información a la hora documentar la carga

En el presente objetivo se buscará dar respuesta a una de las grandes interrogantes plantadas en este trabajo, la cual es el por qué evitan documentar la carga los transportadores antes de la llegada de las mercancías al Territorio Aduanero Nacional, para esto utilizaremos cuatro herramientas de análisis que facilitarán llegar a conclusiones y posibles soluciones a la problemática planteada. Estas herramientas de análisis son:

*Matriz de evaluación de factores internos.

*Matriz de evaluación de factores externos.

*Matriz MIME.

*Encuestas a los funcionarios de la dependía de liquidación en la dirección seccional de aduanas Bogotá.

Matriz de evaluación de factores internos:

Para realizar la matriz de evaluación de factores internos en la división de liquidación perteneciente a la seccional de aduanas Bogotá se tomaron cinco procesos claves para el desempeño de las diversas labores desempeñadas allí, estos procesos han sido escogidos con el fin de poder determinar qué tan viable puede llegar a hacer este proyecto y tener una idea de cómo mejorar las fallas a la hora de tomar las decisiones de fondo para cada caso específico.

*Los procesos elegidos son:

Gestión gerencial, gestión humana, gestión financiera y administrativa, efectividad a la hora de hacer cumplir la norma, clasificación de los infractores.

Dentro de cada uno de estos procesos se encuentran unas variables fundamentales para el desarrollo de los mismos, a continuación, se describirá cada variable analizada dentro de cada proceso:

*Gestión Gerencial: Estrategia del área, estructura del área y tiempos para decidir de fondo.

Estrategia del área: Esta variable indica cómo está organizado todo el procedimiento que se realiza a la hora de continuar con las investigaciones enviadas desde el área anterior, esto tiene que ver con todo lo enviado por el Grupo Interno de Trabajo de Investigaciones Aduaneras I que actúa bajo la dependencia de Fiscalización, en la dependencia de Liquidación se toma la decisión final después de que hayan sido evaluadas las pruebas soporte de la infracción y de la defensa del usuario en estudio, así se logra determinar si se cobra una sanción, si el usuario aduanero ya enmendó el error se da un auto de archivo para finalizar el proceso de investigación llevado por la DIAN contra el presunto infractor.

Estructura del área: En cuanto a la estructura se ve un balance general a nivel de la dependencia, todos los funcionarios de la de división actúan bajo un mismo rango (pero con diferente roll: inspector, gestor, analista etc.) Todos se rigen bajo el buen planteamiento de la jefe de la división, si tienen alguna inquietud en la realización de sus labores o si son casos muy complejos para su desarrollo ella aconseja, comenta e interviene cuando es necesario, la dependencia de Liquidación mantiene una buena estructura a pesar de los grandes volúmenes de expedientes que manejan.

Tiempos para la toma de la decisión de fondo: Es una variable muy importante, ya que es la que maneja los términos para actuar con base al expediente que se trabaja, en la dependencia de liquidación es algo muy complejo ya que en los anteriores procesos realizados

bajo la dependencia de Fiscalización se pueden demorar bastantes días y así disminuyen la cantidad de días para poder dar una solución a manos de la decisión final. Se dice que es complejo porque la demora de los expedientes en otra área dificulta el análisis y la toma de recursos para poder obtener el mejor resultado bajo los términos requeridos.

*Gestión Humana: Programas de capacitación, Programas de Inducción y Selección de Personal, Clima organizacional de la dependencia.

Programas de Capacitación: La entidad procura capacitar a todo su personal una vez se enuncie o se imponga una nueva normatividad, un nuevo proceso. Esto varía también en cómo se va a implementar este nuevo método y como se va a mejorar la labor que este entra a apoyar. Esto se divide en dos procesos, la capacitación por parte de la entidad y la auto capacitación por parte del funcionario ya que este es el que empieza a implementar nuevas herramientas en los procesos desarrollados.

Programas de Inducción y Selección de Personal: Esta variable es vista como falencia por parte de los funcionarios en la entidad, ya que hay casos donde entran nuevos funcionarios provenientes de otras dependencias, de otras entidades, y no se les realiza una inducción con el ánimo de que conozcan más sobre la entidad donde van a desempeñar labores, en cuanto a la selección de personal se busca que la entidad tenga funcionarios mediante meritocracia ya que solo se puede llegar a ser funcionario de planta una vez se ingrese ganando el concurso de la Dirección de Impuestos y Aduanas nacionales a nivel nacional.

Clima Organizacional de la Dependencia: Esta variable es positiva para la división, ya que el ambiente entre funcionarios es óptimo a la hora de realizar sus labores, más que ser

compañeros de la división se brindan como un apoyo para las dudas que surgen mediante una investigación, todos son abiertos a preguntas y a resolver inquietudes, no se ve mala conducta por parte de nadie y siempre sobresale la empatía a la hora de brindar consejos y de compartir sus conocimientos.

*Gestión Financiera y Administrativa: Endeudamiento, Rentabilidad y Crecimiento.

Endeudamiento: La dependencia de liquidación no tiene endeudamiento ya que esta no es la encargada de la recaudación de dineros provenientes de las sanciones impuestas por la autoridad competente, esta división perteneciente a la seccional de aduanas de Bogotá solo efectúa los oficios y emite las órdenes para que el infractor reciba el monto de sanción impuesta por la autoridad aduanera (DIAN).

Rentabilidad: Esta variable se deriva de la recolección de dinero por medio de las sanciones impuestas a aquellos infractores que caen en errores comunes a la hora de arribar las mercancías importadas al territorio aduanero nacional, afectando así involuntariamente su actividad comercial pagando sanciones con dineros recolectados de las ganancias obtenidas por medio de sus operaciones de transporte.

Crecimiento: A medida como crecen los mercados competitivos en el Territorio Aduanero Nacional colombiano, crece la demanda y diversidad de productos con origen extranjero por lo tanto el nivel de importaciones va en aumento, esto hace que las empresas empiecen a incursionar en los procesos del comercio internacional y así se empiecen a regir bajo la supervisión de la autoridad aduanera, esto nos lleva a concluir que mientras hallan más procesos de ingreso de mercancías al Territorio Aduanero Nacional el número de los casos con infracciones por parte del gremio transportista seguirá en aumento generando así más

expedientes y más investigaciones para la autoridad aduanera y por supuesto a la dependencia de Liquidación en la seccional de aduanas Bogotá.

*Efectividad al hacer cumplir la norma: Lineamientos de la norma, efectividad del personal del área haciendo cumplir la norma, ejecución de la norma.

Lineamientos de la norma: Esta variable debe ser analizada ya que los lineamientos de la norma son aquellos parámetros a los que los usuarios aduaneros están ligados para llevar su actividad comercial de una manera legal y transparente cumpliendo tanto con sus obligaciones aduaneras, tributarias y cambiarias.

Estos lineamientos deben ser respetados por parte de los usuarios aduaneros que quieren participar de manera directa en las actividades de comercio exterior donde siempre estará como intermediaria la autoridad aduanera ya que esta controla, vigila y supervisa los buenos procesos relacionados con la aduana.

Efectividad del personal del área haciendo cumplir la norma: El personal que actúa bajo la dependencia de Liquidación en la seccional de aduanas Bogotá se va actualizando de manera que el gobierno nacional va a generando y modificando la normatividad aduanera, esto hace que sean muy minuciosos a la hora de ir planteando y analizando caso a caso de los infractores de la normatividad aduanera vigente.

Tienen de manera clara que no pueden dejar de actualizarse en materia de normatividad porque no es favorable para la nación dejar de imponer sanciones y recolectar dinero que entra a favor de la misma, en cada modificación de la norma que le competa a la dependencia esta trata de hacer reuniones y así advertir a sus funcionarios para evitar caer en errores a la hora de definir una situación o problema aduanero.

Ejecución de la norma: En esta variable es muy importante de analizar ya que de manera directa el ver caso por caso y tener presente como por cada obligación que rige a los usuarios aduaneros estas están respaldadas bajo unas infracciones correspondientes, este proceso se genera más exactitud a la hora de aplicar la norma a todos los infractores de comercio internacional que se rigen bajo la normatividad aduanera. Esto hace que los procesos sean más interesantes a la hora de definir su situación aduanera y por lo tanto observar el cambio de decretos al pasar del 2685/1999 al 390/2016 es interesante como se pueden agrupar de manera directa las infracciones a los usuarios que se rigen bajo la normatividad aduanera vigente a la hora de cometer una infracción.

*Clasificación de las infracciones: Análisis del infractor, Conocimiento de su actividad comercial.

Análisis del infractor: Esta variable es considerada como fundamental en medio del proceso a la hora de abrir una investigación contra un usuario aduanero, ya que se determina como realiza el paso a paso en cada actividad comercial donde pone de por medio a la autoridad aduanera, se realiza un análisis de sus procesos a la hora de importar mercancías al Territorio Aduanero Nacional revisando desde el papeleo a la hora de desaduanamiento hasta la hora que se realizan los pagos para el levante de las mercancías.

Conocimiento de su actividad comercial: Se realiza una breve consulta ante el Registro Único Tributario de la empresa donde se puede ver a qué actividad económica está registrada la empresa, luego se verifica mediante su papeleo o archivo a la hora de realizar visitas a las instalaciones de las empresas por parte de la autoridad aduanera, una vez confirmada su actividad comercial se da como verídica la ejecución de la misma y ya se empieza la

investigación a causa de la infracción cometida por medio de un trámite de ingreso de mercancía al Territorio Aduanero Nacional.

MEFI					
Proceso	Importancia del área	Factor Interno Clave	Ponderación	Evaluación	Total
Gestión Gerencial	20	Estrategia del área	10	2	0,2
		Estructura del área	5	1	0,05
		Tiempos para decidir de fondo	5	2	0,1
Gestión Humana	25	Programas de Capacitación	9	3	0,27
		Programas de Inducción y Selección de personal	8	1	0,08
		Clima organizacional de la dependencia	8	4	0,32
Gestión Financiera y Administrativa	15	Endeudamiento	3	4	0,12
		Rentabilidad	8	3	0,24
		Crecimiento	4	3	0,12
Efectividad al hacer cumplir la norma	25	Lineamientos de la norma	9	4	0,36
		Efectividad del personal del área haciendo cumplir la norma	8	3	0,24
		Ejecución de la norma	8	4	0,32
Clasificación de infractores	15	Análisis del infractor	7	4	0,32
		Conocimiento de su actividad comercial	8	3	0,21
					2,95

(Autoría, 2018)

Este resultado de 2,95 en esta matriz de evaluación de factores internos de la dependencia de Liquidación en la seccional de aduanas Bogotá, arroja que las herramientas internas de la dependencia son favorables y que los procesos están siendo manejados de la mejor manera, pero con el compromiso de mejorar dos variables que están catalogadas como mayor amenaza, esta matriz ayuda a ver la efectividad de los procesos que se llevan a cabo bajo esta dependencia

analizando tiempos, intelecto del personal calificado para ejercer estas labores y la ejecución de investigaciones iniciadas bajo una debida toma de decisiones.

Matriz de evaluación de factores externos:

Para realizar la matriz de evaluación de factores externos en la división de liquidación perteneciente a la seccional de aduanas Bogotá se tomaron cuatro ámbitos claves para el desempeño de las diversas labores desempeñadas fuera de la zona en que esta se desenvuelve, estos ámbitos han sido escogidos con el fin de poder determinar qué tan viable puede llegar a hacer este proyecto y tener una idea de cómo variables ajenas a la dependencia de liquidación pueden llegar a afectar de manera indirecta los procesos realizados allí:

*Los ámbitos elegidos son: Ámbito social, Ámbito económico, Ámbito político y Ámbito tecnológico.

Dentro de cada uno de estos ámbitos hay unas variables fundamentales para el desarrollo de los mismos, a continuación, se describirá cada una de las variables analizadas dentro de cada proceso:

*Ámbito social: Tasa de alfabetización en adultos, Gremio Transportista (Terrestre, Aéreo y Marítimo), Sociedades portuarias.

Tasa de alfabetización en adultos: Esta variable es tomada ya que los transportadores que tienen contacto directo con la mercancía, estos son aquellos que presentan los debidos papeleos ante los posibles controles realizados por parte de la autoridad aduanera, es fundamental que las empresas transportistas cuenten con personal calificado para este tipo de acciones que se pueden presentar mediante el trayecto de las mercancías. Aquellos operarios que no cuentan con el suficiente nivel de intelecto deben capacitarlo y así obtener por medio de la buena experiencia

de estos funcionarios un excelente servicio sin contratiempos ni malas experiencias para la compañía transportista.

Gremio transportista: Variable fundamental para el desarrollo del proyecto ya que este gremio es el estudiado según las infracciones cometidas durante el desarrollo de su actividad comercial, las empresas transportistas buscan hacer su labor de la manera más rápida y eficaz posible ya que así genera fidelidad por parte de sus clientes, por cumplir a veces de la manera más rápida se saltan procesos fundamentales que los hacen incurrir en sanciones, la finalidad es poder disminuir la tasa de infracciones cometidas por parte del gremio transportista.

Sociedades Portuarias: Estas sociedades son el principal lugar donde la autoridad aduanera competente hace controles sobre los papeles de la carga que transportan las empresas transportadoras, en estos lugares es donde nacen las investigaciones por falta de documentos o presentación errónea de la documentación ante la autoridad aduanera y así se van distribuyendo las investigaciones según la aduna y el campo donde esta es puesta en evidencia.

*Ámbito económico: Trm Tasa de Cambio del Peso colombiano, Tributos Aduaneros, Demanda del Mercado Nacional.

Trm Tasa de Cambio del Peso colombiano: Es una variable económica a la cual se le puede sacar mucho provecho ya que esta favorece a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales cuando se encuentra elevada, entendiéndose que algunas infracciones se liquidan por los tributos aduaneros dejados de pagar los cuales aumentan si la Trm se encuentra elevada, así se pagan más pesos por un dólar generando mayores tributos y mayores ingresos a la DIAN. La trm es una variable externa y depende de otras políticas ajenas a las de la nación, esto hace que los montos derivados en divisas salgan bastante elevados realizando la conversión a nuestra

moneda, obteniendo como consecuencia que la constante fluctuación de las divisas puede definir la situación como por ejemplo en las diversas liquidaciones de revisiones de valor.

Tributos aduaneros: Los tributos son una variable fundamental que todo operador de comercio internacional que tenga como actividad comercial realizar importaciones debe responder ante la autoridad aduanera por dichos tributos, estos son impuestos los cuales cobra el estado por el ingreso de mercancías al Territorio Aduanero Nacional, por lo tanto como tributos se entiende lo que son el IVA y el arancel, IVA impuesto de valor agregado que es determinado por el gobierno y el arancel dependiendo el producto y de los acuerdos comerciales que tanga la nación.

Demanda del mercado nacional: Esta variable influye en el crecimiento de procesos aduaneros, si los consumidores tienen una buena o excelente aceptación de un producto nuevo en el mercado está hace que la empresa encargada de distribuirlo empiece a aumentar sus procesos de importación al requerir más unidades, variable fundamental ya que se vigila y controla el aumento de ingreso de mercancías al Territorio Aduanero Nacional.

*Ámbito político: Legislación, Infraestructura, Presupuesto para la entidad.

Legislación: La legislación es parte importante en los procesos aduaneros ya que mantiene el orden normativo en cuanto a los procesos y así regula y ordena tanto a la autoridad aduanera como al usuario aduanero, a la autoridad aduanera en cuanto a la manera de actuar e imponer la normatividad y al usuario aduanero en que debe cumplir para no ver afectada su actividad comercial mediante sanciones impuestas por no cumplir sus obligaciones contempladas en dicha normatividad aduanera.

Infraestructura: La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales en la dirección seccional de aduanas Bogotá se encuentra con una buena infraestructura, cuenta con espacios ideales para realizar las labores fundamentales que esta desempeña en sus diversas dependencias, en el área de liquidación si se ve una falencia y es que está mal distribuida pero esto no es impedimento para el excelente desarrollo de los trámites realizados por parte de su excelente personal calificado para afrontar este tipo de investigaciones aduaneras.

Presupuesto para la entidad: Este presupuesto es sacado de todo lo que se recaudado por la entidad ya que esta unidad administrativa especial que cuenta con personería jurídica y en la seccional de aduanas posee la administración de tributos aduaneros y demás impuestos a los operadores de comercio exterior y tiene junto con su recaudación, fiscalización, liquidación, cobro y sanción de todos los aspectos relacionados con el cumplimiento de las obligaciones aduaneras.

*Ámbito tecnológico: Infraestructura software e Infraestructura hardware.

Infraestructura software: El software de la entidad es bueno, pero como todo proceso necesita mejoras para ser excelente ya que en la dependencia de Liquidación solo algunos funcionarios tienen acceso a los diversos aplicativos donde tienen que verificar pagos, tienen que realizar consultas de Registro Únicos Tributarios para poder salir adelante con las diversas investigaciones y al ver que solo algunos funcionarios tienen acceso pues realizan retrasos y pérdida de tiempos en los días para la toma de la decisión de fondo.

Infraestructura hardware: Los equipos donde desempeñan sus diversas actividades son buenos no hay queja sobre estos, pero para poder realizar procesos de manera más efectiva y

rápida todo el personal debe capacitarse para el manejo de nuevas herramientas, que facilitan el trabajo y hacen que al realizar sus labores no tengas dificultades.

MEFE					
Ámbito	Importancia	Variables Analizadas	Ponderación	Evaluación	Total
Social	20	Tasa de Alfabetización (adultos)	8	2	0,16
		Gremio Transportista	6	4	0,24
		Sociedades Portuarias	6	3	0,18
Económico	30	Trm (USD)	10	4	0,4
		Tributos Aduaneros	10	3	0,3
		Demanda del Mercado Nacional	10	2	0,2
Político	30	Legislación	10	1	0,1
		Infraestructura	10	3	0,3
		Presupuesto para la Entidad	10	4	0,4
Tecnológico	20	Infraestructura Software	10	4	0,4
		Infraestructura Hardware	10	3	0,3
					2,98

(Autoría, 2018)

El resultado de esta matriz de evaluación de factores externos de 2,98 muestra que el proyecto es viable ya que las diferentes variables analizadas de manera externa a la dependencia de Liquidación alimentan y benefician los todos aquellos procesos de la dependencia como lo

son: (Liquidaciones oficiales: de Revisión de valor y revisión arancelaria), It's Infracciones de transportadores, Ik's infracciones courier (operadores de tráfico postal y envíos urgentes) etc.

Matriz MIME:

		MEFI					
		4	3	2,95	2	1	
M E F E		I		II		III	
	3						
	2,98	IV		V		VI	
	2						
		VII		VIII		IX	
	1						

(Autoría, 2018)

Según las categorías de esta matriz y luego de desarrollar el diagnóstico empresarial, se obtuvo como resultado de la unión de la matriz de evaluación de factores internos y la matriz de evaluación de factores externos, esta matriz MIME que arroja como resultado el número romano V que se encuentra ubicado en la casilla de análisis donde se señala (RESISTA), esto quiere decir que la dependencia de Liquidación se encuentra en un balance positivo en cuanto al desarrollo de sus procesos, pero esta se encuentra siempre con la visión de mejorar poco a poco cada uno de estos, teniendo fijas sus debilidades y trabajando poco a poco para mejorarlas.

Encuesta sobre las infracciones al gremio transportador:

A continuación, encontrará una serie de preguntas destinadas a conocer su opinión sobre diversos aspectos del Proyecto **Guía Comparativa en la documentación de los transportadores de carga de acuerdo al Decreto: 390 de 2016 versus 2685 de 1999**. Mediante esto queremos conocer lo que piensa el personal de la dependencia de Liquidación sobre esta temática.

La encuesta consta de 10 preguntas:

Por favor encierre en un círculo la alternativa que más se aproxime a lo que usted piensa.

Preguntas	Opciones de respuesta			
	Totalmente de acuerdo.	De acuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
1) Está usted de acuerdo con el constante cambio de la normatividad aduanera:	1	2	3	4
2) Cree usted que el usuario aduanero debe actualizarse a media que cambia la normatividad aduanera:	1	2	3	4
3) Ve usted necesaria la implementación de nuevas herramientas para el dinamismo de los procesos para imponer sanciones al gremio transportador:	1	2	3	4
4) Ve usted necesario el ingreso de nuevo personal a la dependencia de liquidación para el mejor desempeño de las labores allí realizadas:	1	2	3	4
5) Está usted de acuerdo con la manera en que se llevan los procesos en el área de liquidación:	1	2	3	4
6) Cree usted que el gremio transportador debe recibir	1	2	3	4

Preguntas	Opciones de respuesta			
	Totalmente de acuerdo.	De acuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
capacitaciones por parte de la autoridad aduanera, con el fin de disminuir la tasa de infracciones generadas por estos:				
7) Ve usted necesaria la representación del gremio transportador mediante una comisión ante la autoridad aduanera para tener comunicación con los transportadores para ver y corregir sus principales fallas:	1	2	3	4
8) Está usted de acuerdo con la manera en que se toman las decisiones para imponer una sanción aduanera al gremio transportador:	1	2	3	4
9) Cree usted necesaria la mejora de tiempos entre dependencias para los procesos por cada expediente y así tomar de una forma concreta la decisión de fondo en cada caso:	1	2	3	4
10) Ve usted necesario mejorar las diferentes herramientas utilizadas en el software que maneja la entidad para las consultas y demás actividades realizadas en cada investigación:	1	2	3	4

Anexo No 2 Tabulación y Cruzada de resultados obtenidos de las encuestas realizadas a funcionarios de la dependencia de Liquidación en la seccional de aduanas Bogotá.

Norma ISO 9001: Planear, Hacer, Verificar y Actuar para la guía comparativa entre los decretos 2685 de 1999 y 390 de 2016

1) ¿Qué está sucediendo en el entorno y cuáles son sus tendencias?

En la dependencia de Liquidación de la dirección seccional de aduanas de Bogotá se han analizado factores pertenecientes a los entornos tanto interno como externo, estos arrojaron buenos resultados en sus respectivas variables y otras arrojaron que hay cosas por mejorar para poder obtener excelencia en los procesos llevados en esta división.

Las variables analizadas arrojan tendencias positivas unas más que otras, pero las únicas en las que se puede trabajar para su mejora son las del entorno interno ya que es donde por medio de la implementación de nuevas herramientas o técnicas se pueda concluir con la excelencia y satisfacción tanto de la organización como la del usuario investigado.

2) ¿A quién estamos afectando y quien nos está afectando?

De manera directa con esta guía comparativa entre decretos no se busca afectar a ninguna de las partes intervinientes, sino por el contrario se busca agilizar el proceso tanto para el usuario aduanero y para la autoridad aduanera, al proyecto lo puede afectar lo que es el constante cambio de normatividad aduanera ya que este proyecto tiene como principal objetivo el hacer caer en cuenta al gremio transportador el cambio de la norma y así estos ejecuten su actividad comercial de manera más eficaz y sin problemas.

En cuanto a la autoridad aduanera este proyecto ayuda a reconocer los montos que se deben instaurar al transportador cuando a este se le imponen sanciones por no cumplir con una de las obligaciones contempladas en la normatividad aduanera vigente.

¿Cuáles son los riesgos que tenemos en el contexto?

Una de las variables que más riesgo genera a este proyecto es el cambio de normas que rigen las actividades aduaneras ya que a la hora de implementar una nueva normatividad aduanera esta podría desvirtuar todo lo consultado a la hora de la realización de este proyecto ya que solo comparan dos decretos el 2685 de 1999 y el 390 del 2016. Y así se podría llegar a perder el análisis y la recolección de datos realizada durante el semestre.

3) ¿Cuáles son los requisitos en el contexto y cuales nuestras obligaciones en el sistema de gestión de calidad?

Como requisitos en este proyecto sé que para el buen funcionamiento de las actividades realizadas por el gremio transportador estos deben cumplir con sus respectivas obligaciones ya que cada vez que no cumplan con alguna de ellas, estas traen consigo unas infracciones para imponer sus respectivas sanciones y así afectar su actividad económica.

En cuanto a las obligaciones se ve que la autoridad aduanera debe ser clara y concisa a la hora de imponer investigaciones hacia usuarios aduaneros, esto con el fin de agilizar procesos y mover grandes volúmenes de procesos en los cuales ingresa mercancía al Territorio Aduanero Nacional, volviendo así de manera indirecta nuestro mercado en un mercado más competitivo por la efectividad y reducción de tiempos a la hora de ingresar mercancías a territorio colombiano.

Diseño Guía Comparativa en la documentación de los transportadores de carga de acuerdo al Decreto: 390 de 2016 versus 2685 de 1999

La siguiente guía comparativa entre los decretos 2685 de 1999 y 390 de 2016 tiene como finalidad ayudar tanto al gremio de los transportadores para mejorar su falencia a la hora de documentar la carga y así evitar sanciones en Territorio Aduanero Nacional colombiano. También se busca ayudar a la autoridad aduanera para que pueda agilizar los procesos a la hora de definir casos e imponer sanciones por obligaciones rotas por parte de los transportadores, esta guía estará fragmentada en dos partes: (Cambio normativo de acuerdo a los decretos 2685 de 1999 y 390 de 2016, Recopilación de información mediante documentación de la carga).

Cambio normativo de acuerdo a los decretos 2685 de 1999 y 390 de 2016

El cambio de la normatividad entre decretos, se debe tener en cuenta que la autoridad aduanera estudia cada caso de sanción de una manera diferente, los decretos 2685 de 1999 y el 390 de 2016 nos muestran como los transportadores de carga tienen unas obligaciones y por lo tanto el no cumplirla acarrea una infracción.

Luego de ser clasificada la obligación infringida por parte del transportador se busca bajo qué clase de infracción se cataloga, en el Decreto 2685 del año 1999 se dividen las infracciones cometidas por parte de los transportadores y estas se encuentran de la siguiente manera, Capítulo IX Artículo 497 donde se desglosan y subdividen las clases de sanciones como lo plantea el decreto.

Es la normatividad vigente a la hora de sancionar las obligaciones quebrantadas por parte de los transportadores es el decreto 2685 de 1999, el decreto 390 del 2016 nos trae modificaciones en cuanto a lo siguiente, ya no clasifica las infracciones en gravísimas, graves y leves, ahora

según la gravedad de la infracción cobran un porcentaje sobre el valor de las mercancías o de los fletes, también se implementa el cobro con Unidades de Valor Tributario (UVT).

Las infracciones a las que están expuestos los transportadores en el decreto 390 del 2016 se cobran por parte de la autoridad aduanera en porcentajes sobre el valor de las mercancías, igualmente sobre el valor de los fletes, también se puede cobrar en Unidades de Valor Tributario, según Barrios en el estatuto aduanero y con base al decreto 390 del 2016 estas se dividen de la siguiente manera mediante el artículo 530.

Diferencias de las infracciones de los transportadores según los decretos 2685 de 1999 y 390 de 2016:

Infracciones de los Transportadores Decreto 2685 de 1999	Infracciones de los Transportadores Decreto 390 de 2016
<p>*En este decreto las infracciones se clasifican en tres categorías: (Gravísimas, graves y leves) en el régimen de importación.</p> <p>*En el régimen de exportación las infracciones solo se clasifican en graves y leves.</p> <p>*En el régimen de transito aduanero las infracciones se clasifican en tres categorías: (Gravísimas, graves y leves).</p> <p>*Generalizan el cobro según la clasificación de la infracción.</p>	<p>*Las Infracciones de los transportadores van clasificadas en un solo bloque divididas por ítems y subítems.</p> <p>*Activan la cobranza de todas las infracciones en Unidades de Valor Tributario o en porcentajes sobre el valor de los fletes o sobre el valor de la mercancía.</p> <p>*En este decreto no hay divisiones de las infracciones según el régimen al que estén sometidas las mercancías.</p>

Recopilación de información mediante la documentación de la carga

Toda operación de transporte de mercancías en las actividades del Comercio Internacional tiene como finalidad llevar la totalidad de la carga desde un lugar de origen hasta un lugar de destino, llamamos como totalidad de la carga a toda la capacidad que soporta un medio de transporte para empezar su traslado, la carga se puede clasificar de la siguiente manera:

*Según su naturaleza: Perecedera, Peligrosa, Frágil, No Perecedera.

Se define como carga al conjunto de bienes y mercancías protegidos por un empaque y un embalaje, dicha carga puede estar compuesta por artículos individuales los cuales se pueden llamar como carga de tipo suelta convencional o carga unitarizada, estos dos tipos de carga se pueden diferenciar en que la carga suelta consiste en bienes individuales o sueltos, son embarcados como unidades separadas y a este se refiere como por ejemplo cajas, sacos y paquetes.

En cuanto a la carga unitarizada es aquella que tiene como característica a favor que se puede transportar bajo cualquier medio de transporte ya que sus medidas en cuanto a peso y volumen pueden ser adaptadas para eficacia al momento de ser movilizadas, luego podemos encontrar el tipo de carga a granel que es dividida en dos; Granel Líquido y Granel Sólido.

Como diferencia entre mercancía y carga, decimos que la mercancía es aquella que es producida o elaborada con el fin de ejercer una venta, la mercancía puede ser intercambiable por valor o por otros bienes similares o necesarios. La carga es todo aquel proceso donde las mercancías son manipulables y por ende pueden ser apiladas, cada mercancía puede ser propiedad de un consignatario distinto, esto quiere decir que las mercancías unidas y apiladas para su tránsito internacional pueden ser denominadas una carga.

Una vez el medio de transporte se encuentra cerca de llegar a su lugar de destino tiene que avisar a la autoridad aduanera sobre su llegada al Territorio Aduanero Nacional. La autoridad aduanera es aquella organización del estado que es representada por un funcionario público, este hace respetar y exige cumplir la normatividad vigente en materia aduanera, en Colombia la autoridad aduanera es la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales que goza de personería jurídica propia, vigila y controla lo relacionado a la documentación de las mercancías arribadas al país.

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales vigila y controla todos los procedimientos relacionados con las aduanas y por esto brinda unos servicios aduaneros como; Llegada de mercancías al Territorio Aduanero Nacional, Operaciones integradas de exportación, Certificado de origen oficial, Transito aduanero y todo lo alegado a las Importaciones.

En cuanto a los trámites aduaneros ofrecidos por la autoridad aduanera (DIAN) se encuentran:

*Habilitaciones: Habilitación de depósitos privados y transitorios, Habilitación de depósitos privados aeronáuticos, Habilitación de lugares para la exportación de café, Habilitación de un centro de distribución logística internacional, Habilitación de depósito público, Habilitación de un muelle o puerto servicio público o privado.

*Inscripciones: Resoluciones anticipadas de clasificación arancelaria, Resoluciones anticipadas de Valoración, Resoluciones anticipadas de origen, entre otros procedimientos administrativos: (exportador autorizado, aprobación de garantías globales de operadores de comercio exterior y autorización como operador de económico autorizado.)

*Servicios: **Habilitación, activación y modificación de cuentas en el Sistema Informático Aduanero- SYGA.**

*Devolución de pagos en exceso y pagos de lo no debido de las obligaciones aduaneras:
Pasos de devolución de pagos en exceso y pagos de lo no debido en obligaciones aduaneras.

Cronograma de trabajo:

Actividad	24-27 de Julio	6 de Agosto	15 de Agosto	21 de Agosto	24 de Septiembre	27 de Octubre	6-9 de Noviembre	19 de Noviembre
Capacitación								
Primera intervención en la empresa								
Entrega de Anteproyecto								
Entrega Informe final 1								
Entrega Informe final 2								
Entrega Informe final a docentes								
Evaluación jurados								
Socialización								
Ingreso de Notas								
Reunión con entidades de convenio								
Entrega de Actas								

Completado	Pendiente

Descripción de Resultados

Luego de haber realizado estudios sobre distintas variables, se realizaron comparaciones entre los decretos que rigen en la normatividad aduanera vigente en el Territorio Aduanero Nacional colombiano, se ve que por medio de esta guía se puede orientar tanto a la autoridad aduanera como al usuario aduanero que en este caso es el transportador.

El gremio transportador se puede beneficiar analizando cómo van cambiando las normas que le rigen, viendo que obligaciones tiene para evitar sanciones y que su actividad comercial no se vea intervenida obtenido el total de ganancias sin necesidad de pagar sanciones a la autoridad aduanera, a los funcionarios y a la entidad esta guía les puede aportar más claridad y comprensión a la hora de imponer sanciones al usuario aduanero, obtenido rapidez y efectividad a la hora de concluir las investigaciones llevadas contra los que acarrearán sanciones.

Logros

Mediante el desarrollo de esta práctica he adquirido competencias para la utilización de conceptos aprendidos durante la carrera, en la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales bajo la dirección seccional de aduanas Bogotá en la dependencia de liquidación se ven trámites como la imposición de sanciones y liquidaciones oficiales por valor o arancel, también llegan procesos desarrollados bajo otra dependencia Fiscalización allí se aprende bastante de cómo se inicia una investigación y como la autoridad aduanera y el usuario aduanero cuentan con unos términos para no dejar caducar los procesos y así hacer efectuar los pagos que deben realizar los usuarios que no cumplen con sus obligaciones, la autoridad aduanera puede haberse visto beneficiada mediante el trabajo desarrollado bajo la supervisión de funcionarios de esta misma división de Liquidación.

Indicadores Aplicados

Para la realización de este proyecto se buscaron herramientas con el fin de facilitar los procesos como lo es la clasificación de las obligaciones de los transportadores y las infracciones que traen si no cumplen con estas, promover la actualización de la normatividad aduanera con el fin de que tanto el usuario aduanero como la autoridad aduanera tengan las capacidades para desarrollar sus respectivos procesos de la manera adecuada, tener en cuenta una muestra otorgada por la división de Liquidación donde se ve cuáles son las infracciones más comunes entre el gremio transportador.

Medida de casos estables no hubo aumento ni disminución de infracciones impuestas hacía del gremio transportador, se realizaron charlas por parte de funcionarios de la entidad para actualizar conceptos y medidas a utilizar en una investigación, buscando la comprensión y buena actuación por parte del personal de la entidad ante los diferentes procesos llevados por la dependencia y así tomar la decisión de fondo de una manera concreta de una manera clara y equitativa.

***Presupuesto Final:**

PRESUPUESTO PRACTICA PROFESIONAL DIAN	
<u>Transporte por mes total (4 meses)</u>	
Transporte	\$ 147.200
Transporte a Universidad	\$ 16.100
Sub total	\$ 163.300
TOTAL	\$ 163.300
TOTAL (4 Meses)	\$ 653.200
<u>Papelería</u>	
Fotocopias C/U	\$ 100
Copias	\$ 11.000
Impresiones C/U	\$ 200
Avance 1	\$ 4.000
Avance 2	\$ 7.000
Resaltador C/U	\$ 2.500
2 resaltadores	\$ 5.000
Esfero C/U	\$ 1.400
3 esferos	\$ 4.200
TOTAL	\$ 24.100
<u>Varios</u>	
Gastos por día	\$ 5.000
82 días	\$ 410.000
TOTAL	\$ 410.000
<u>Imprevistos</u>	
TOTAL	\$ 80.000
<u>TOTAL</u>	\$ 1.167.300

Conclusiones

*En mi opinión el diseño de esta guía comparativa se puede tomar como una herramienta que ayuda tanto al usuario externo como a la autoridad aduanera para la agilidad de procesos para el usuario y para la autoridad aduanera en la imposición de infracciones hacia el gremio transportador.

*Como resultado del análisis de la comparación del cambio de la normatividad aduanera entre los decretos 2685 de 1999 y 390 de 2016 podemos ver como los cambios en cuanto a la clasificación de obligaciones e infracciones para los transportadores.

*En consecuencia de la documentación analizada como se puede observar en la tabla obtenida por la dependencia de liquidación se ve el tipo de infracción más cometida por parte del gremio transportador.

*En conclusión del diagnóstico realizado a la división de liquidación en la seccional de aduanas Bogotá se puede observar que los procesos son llevados con eficacia, pero se ven unas debilidades para la excelencia de estos, se propone la mejora de estas variables para lograr desempeñar las labores de una manera excelente beneficiando a la autoridad aduanera.

Recomendaciones

*Se sugiere a la universidad una buena y continua selección de personal estudiantil para la efectividad y el apoyo que necesita tanto la entidad como sus funcionarios, esto con el fin de no perder los procesos llevados a cabo en las divisiones donde el tener pasantes es fundamental y necesario para el desarrollo de las labores a desempeñar allí.

*La universidad debe estar pendiente de las necesidades de la entidad y así profundizar en los perfiles que estas dependencias necesitan, logrando obtener un excelente desarrollo de la práctica y evitando malos resultados y poca entrega del pasante hacia la división y la entidad.

*La entidad podría mejorar variables como estructura de la división y la capacitación de personal para la implementación de nuevas herramientas y procesos para poder tener como resultado agilidad en la definición de procesos e investigaciones.

***Referencias:**

Andrés, C. P. (2016). *Manual de Transporte de Comercio Internacional*. Barranquilla: Marge Books.

Autoría. (octubre de 2018). *Matriz MEF E*. Bogotá.

Barrios, J. P. (2018). *Estatuto Auanero* . Bogotá : UniAcademia.

DIAN . (05 de 08 de 2018).

https://www.dian.gov.co/dian/entidad/MisionVision/DocumentoPlanEstrategicoDIAN20142018_17042016.pdf. Obtenido de

https://www.dian.gov.co/dian/entidad/MisionVision/DocumentoPlanEstrategicoDIAN20142018_17042016.pdf:

https://www.dian.gov.co/dian/entidad/MisionVision/DocumentoPlanEstrategicoDIAN20142018_17042016.pdf

DIAN . (05 de 08 de 2018). <https://www.dian.gov.co/dian/entidad/Paginas/Presentacion.aspx>.

Obtenido de <https://www.dian.gov.co/dian/entidad/Paginas/Presentacion.aspx>:

<https://www.dian.gov.co/dian/entidad/Paginas/Presentacion.aspx>

German Pardo Carrero. (2009). *Derecho Aduanero en el siglo XXI*. Bogotá D.C: LEGIS.

Liquidación, G. S. (2018). *Infracciones de los transportadores* . Bogotá.

Ministerio de Hacienda y Crédito Público . (1999). *Decreto 2685 de 1999*. Bogotá D.C :

Ministerio de Hacienda y Crédito Público .

Portafolio. (25 de Febrero de 2018). *Aciertos y desafíos de la nueva reforma aduanera*.

Portafolio.

Portafolio . (17 de 09 de 2017). Colombia continua relegada en costos logísticos internos.

Portafolio.

Portafolio. (15 de 09 de 2017). Bogotá, al ritmo de la economía Colombiana. *Portafolio.*

Portafolio. (17 de agosto de 2018). Denuncian demoras en procesos aduaneros en Bogota y

Buenaventura. *Portafolio.*

Portafolio. (12 de Abril de 2018). Las falencias de la regulacion aduanera para las

importaciones . *Portafolio.*

Senado de la República de Colombia. (1999 actualizacion 30 de Marzo de 2017). *Decreto*

2685. Bogota D.C.

Valencia, Z. M. (2004). *Regulacion de los servicios de transporte en Colombia y Comercio*

Internacional. Colombia : Departamento Nacional de Planeación : Direccion de

Estudios Económicos.