

GASTOS DE TRANSPORTE EN EL VALOR EN ADUANA



DIAN

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales

Textos

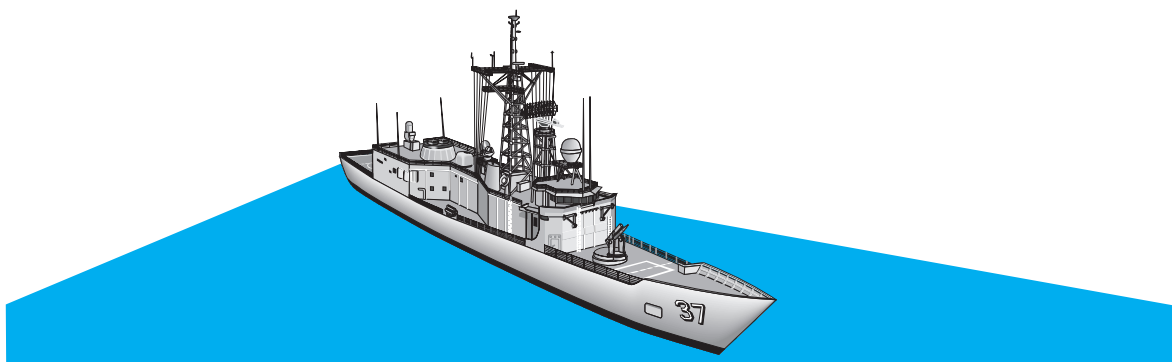
Martha Lucía Benavides Vanegas
Luz Marina Sánchez de Jiménez
Adriana Trujillo Vásquez

DIRECCION DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES
SUBDIRECCIÓN DE GESTIÓN TÉCNICA ADUANERA
COORDINACIÓN DEL SERVICIO DE VALORACIÓN

15/09/2009

CONTENIDO

	Pág.
1. INTRODUCCIÓN.....	4
2. DEFINICIONES.....	5
3. REGULACIÓN BASICA SOBRE GASTOS DE TRANSPORTE	6
4. GASTOS CONEXOS AL TRANSPORTE.....	8
5. GASTOS DE TRANSPORTE GRATUITOS O EN MEDIOS PROPIOS.....	9
6. APLICACIÓN DE LOS GASTOS DE TRANSPORTE.....	10
7. OTROS.....	10
ANEXOS:	
I. PREGUNTAS FRECUENTES.....	11
II. UNIDADES Y CLASES DE FLETE-MODO DE TRANSPORTE MARÍTIMO.....	18
III. SIGLAS GASTOS CONEXOS AL TRANSPORTE (MARÍTIMO/AÉREO)	23



I. INTRODUCCIÓN

Alcanzar la excelencia en la operación es uno de los objetivos de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, para tal fin se han desarrollado diferentes acciones tendientes a su logro. La excelencia demanda un ajuste permanente de los procesos, procedimientos y normas de forma tal que su facilitación, optimización y estandarización genere satisfacción en el cliente obteniendo un trato igual en las Direcciones Seccionales de Aduanas del país, eliminando la subjetividad y los criterios particulares frente a su aplicación.

En desarrollo de este objetivo y considerando las dificultades que se presentan en la identificación de los gastos conexos al transporte y con ellos la determinación del valor en aduana de las mercancías importadas, se viene trabajando en la búsqueda de una lectura uniforme sobre el concepto de gastos de transporte internacional de mercancías y su inclusión o exclusión en el cálculo de la base gravable según lo previsto en las normas sobre valoración aduanera.

Resultado del ejercicio es esta cartilla para usuarios internos y externos, la cual debe ser considerada en el marco del Acuerdo sobre Valoración de la OMC, de la Decisión 571 de 2003 y su Reglamento Comunitario adoptado con la Resolución 846 de 2004, así como Resoluciones 961 de 2005 y 1239 de 2009 de la Secretaría General de la Comunidad Andina; Decreto 2685 de 1999, Resolución 4240 de 2000 y demás normas que los modifiquen o adicionen.



2. DEFINICIONES

Las expresiones usadas en esta Cartilla se considerarán bajo el significado que a continuación se presenta:

Contrato de transporte. Se entenderá todo contrato en virtud del cual un porteador se compromete, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro. Dicho contrato deberá prever el transporte marítimo de las mercancías y además su transporte por otros modos.¹

Documento de transporte. Es el documento que prueba la existencia de un contrato de transporte bajo cualquiera de los modos de transporte.²

Término genérico que comprende, entre otros, el documento marítimo, aéreo, terrestre o ferroviario que el transportador respectivo o el agente de carga internacional entrega como certificación del contrato de transporte y recibo de la mercancía que será entregada al consignatario en el lugar de destino. El documento de transporte puede ser objeto de endoso.³

Gastos de Transporte. Término genérico que comprende el flete y todos los gastos conexos a él.

Flete. Tarifa básica pactada entre el transportador y el usuario del servicio. Por este valor el primero se compromete a trasladar la mercancía desde un punto de origen hasta el de destino acordado previamente.

Gastos Conexos. Gastos accesorios al servicio principal de transporte y diferentes al costo del flete que se ocasionan durante el transporte y/o en razón del mismo.

Incoterms. International Commercial Terms (por su sigla en inglés). Conjunto de reglas internacionales aprobadas por la Cámara de Comercio Internacional de París, que permiten una fácil interpretación de los principales términos comerciales empleados en los contratos

¹ Convenio de la Naciones Unidas Sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo-Rotterdam

² Decisión Andina 617 Julio 15 de 2005

³ Art. 1 Decreto 2685 de 1999

de compraventa internacional. Regulan, la distribución de documentos, las condiciones de entrega de las mercancías y la distribución de costes y de riesgos de la operación; es decir, deslindan con precisión las responsabilidades y obligaciones del vendedor, comprador y transportador

Lugar de importación. “...el lugar de introducción al Territorio Aduanero de la Comunidad Andina, es decir, aquel en el que la mercancía deba ser sometida por primera vez a formalidades aduaneras, referidas éstas a la recepción y control de los documentos de transporte en el momento del arribo.”⁴

La referencia al “Territorio Aduanero de la Comunidad Andina”, deberá considerarse respecto del “Territorio Aduanero de Importación del País Miembro”, hasta que la Comunidad Andina se constituya en un Territorio Aduanero Comunitario. (Disposición Transitoria Tercera de la Decisión Andina 571).

Medio de transporte. El vehículo con tracción propia o autopropulsión autorizado o habilitado por el organismo nacional competente que permita el transporte de las mercancías y/o unidades de carga. Estos medios de transporte son los que se detallan a continuación:⁵

Aeronaves
Buques o naves
Camiones o tracto-camiones
Gabarras
Ferrocarriles
Otros medios de transporte similares

Valor en Aduana de las mercancías importadas. “... el valor de las mercancías a los efectos de percepción de derechos de aduana ad-valórem sobre las mercancías importadas”⁶

3. REGULACION BÁSICA SOBRE GASTOS DE TRANSPORTE

De conformidad con las normas sobre valoración aduanera la primera base para determinar el valor en aduana de las mercancías importadas es el Método del Valor de Transacción,

⁴ Art. 7 Decisión Andina 571 de 2003

⁵ Art. 1 Decisión Andina 617 de 2005

⁶ Art. 15.1.a) Acuerdo sobre Valoración de la OMC

definido como el precio realmente pagado o por pagar por dichas mercancías, ajustado conforme a lo indicado en el artículo 8 del Acuerdo sobre Valoración de la OMC, siempre que se cumplan los requisitos exigidos en el artículo 1 del mismo. De no ser posible valorar por este método debe acudir a los Secundarios, incluso a los Casos Especiales en aplicación del Método del Último Recurso.

Por su parte el párrafo 2 del artículo 8 del Acuerdo da a los Países Miembros la facultad de decidir si los gastos de transporte hacen parte o no del valor en aduana. A su vez, la Nota Interpretativa al artículo 1 del mismo Acuerdo señala los gastos de transporte que no hacen parte del valor en aduana.

En desarrollo de lo previsto en dicho párrafo, el artículo 6 de la Decisión 571 de la CAN estableció para los Países de la Comunidad Andina que los gastos de transporte, los gastos conexos al transporte, carga, descarga y manipulación ocasionados por el transporte de las mercancías importadas hasta el puerto o lugar de importación, así como el costo del seguro, forman parte del valor en aduana.

Además de los gastos mencionados, también hacen parte del valor en aduana los gastos de acarreo, adaptación para la exportación, manejo y entrega de la mercancía hasta el puerto o lugar de embarque, los fletes desde el primer lugar de embarque hasta el lugar de importación en el Territorio Aduanero Comunitario, los de carga, descarga y manipulación en puerto extranjero, gastos por el envío de los documentos de transporte, gastos por el pago del flete en destino, consumo de combustibles, gastos de consolidación y desconsolidación, de estiba y desestiba en puerto extranjero, gastos de endosos y de comunicaciones, gastos de sobrestadías por retrasos o demoras en puerto extranjero, gastos por almacenamiento temporal de las mercancías en el puerto de exportación y de tránsito internacional y los gastos por demora mientras que se produce su transporte hasta el lugar de importación.⁷

Por tanto, todos estos gastos deben ser adicionados para la determinación del valor en aduana, sin perjuicio de quién los pague a nombre del comprador, de la forma de pago, de que tales pagos se realicen dentro o fuera del Territorio Aduanero Comunitario y antes o después de la importación.

Los gastos de descarga y manipulación en el lugar de importación, no forman parte del valor en aduana siempre que se distingan de los gastos totales de transporte⁸

El costo o alquiler de los contenedores, cilindros, tanques o similares que sean utilizables para el transporte de las mercancías hace parte del valor en aduana.

Para adicionar los gastos de transporte al precio pagado o por pagar se deben cumplir los siguientes requisitos:

- Que tales valores no estén incluidos en dicho precio, y
- Que se soporten con datos objetivos y cuantificables.

⁷ Artículos 18, 28 y 29 Reglamento Comunitario-Resolución 846 de 2004

⁸ Artículos 6 Decisión 571 de la CAN y 18 Reglamento Comunitario-Resolución 846 de 2004

Además, para proceder a la adición debe tenerse en cuenta:

- Las condiciones de entrega de las mercancías pactadas entre el vendedor y el comprador. (INCOTERMS)
- La forma de contratación del servicio de transporte, es decir, si sólo se contrata el servicio básico o incluye también los gastos conexos al transporte.

Cuando el precio pagado o por pagar por la mercancía incluya un gasto de transporte que no haga parte del valor en aduana podrá deducirse, si corresponde con los previstos en la Nota Interpretativa al artículo 1 y se distinguen del precio pagado o por pagar por la mercancía o por el servicio de transporte.

De conformidad con la norma, se pueden deducir los gastos de:

- Transporte y acarreo ocurridos con posterioridad a la llegada de la mercancía al lugar de importación.
- Almacenamiento temporal realizado después de la llegada al lugar de importación.
- Gastos de descarga y manipulación ocasionados en el lugar de importación.
- Gastos pagados por sobreestadía de los buques en el lugar de importación.

Estas deducciones proceden si:

- Los gastos están incluidos en el precio pagado o por pagar.
- Se distinguen de los gastos totales de transporte.
- Se soportan en datos objetivos y cuantificables.

4. GASTOS CONEXOS AL TRANSPORTE

En la determinación del valor del flete influyen muchos factores que están relacionados con las características propias de la mercancía, las facilidades de carga, descarga y estiba, la situación del mercado, gastos portuarios y la disponibilidad de cargas de retorno.

Existen algunos gastos adicionales relacionados con el transporte que pueden estar comprendidos en el documento de transporte, contenidos en el valor del flete o mostrados de manera separada del mismo. También pueden estar siendo cobrados por orden del transportador, en factura cambiaria expedida por el agente de carga.



5. GASTOS DE TRANSPORTE GRATUITOS O EN MEDIOS PROPIOS

Cuando el servicio de transporte le resulte gratuito al comprador o al importador, se efectúe por los medios o servicios propios o no estuviera debidamente soportado documentalmente, se incluirán en el valor en aduana los gastos de entrega hasta el lugar de importación, calculados según los procedimientos y las tarifas habitualmente aplicables para la misma modalidad del gasto de que se trate. En ausencia de información acerca de esas tarifas, se descartará el valor de transacción y se valorará por los métodos siguientes.⁹

Las tarifas habitualmente aplicables podrán ser tomadas de información contenida en antecedentes de otras importaciones con las debidas comprobaciones, de tablas elaboradas por las Administraciones Aduaneras con datos o tarifas que tendrán que ser actualizados periódicamente, o de información suministrada por las empresas que presten este tipo de servicio.¹⁰

Cuando se trate de vehículos que ingresen al país por sus propios medios y no sea posible obtener datos sobre tarifas de fletes normalmente aplicables, a efectos de determinar el valor en aduana, se podrán calcular los gastos de transporte conforme al costo de combustibles consumidos y demás costos de operaciones ocurridas durante el trayecto recorrido, desde el lugar de entrega en el exterior hasta el lugar de importación. El precio unitario de dichos combustibles será el fijado por resolución del Ministerio de Minas y Energía que se encuentre vigente para la fecha de presentación y aceptación de la declaración de importación.¹¹

⁹ Art. 6 Decisión Andina 571 de 2003

¹⁰ Art. 28.3 Reglamento Comunitario-Resolución 846 de 2004

¹¹ Art. 215 Resolución 4240 de 2000

6. APLICACIÓN DE LOS GASTOS DE TRANSPORTE

Los términos “INCOTERMS” resultan útiles a efectos de la aplicación de los ajustes por gastos de entrega y facilitan la valoración de las mercancías importadas.¹²

Por lo tanto, cuando el valor negociado entre el vendedor y el comprador por la mercancía importada comprenda el valor de los gastos de entrega, es decir, el término de entrega pactado entre las partes corresponda a un CFR, CPT, CIF, CIP, DAF, DES, DEQ, DDU o DDP, no se efectuarán adiciones por gastos de transporte y/o seguro al determinar el valor en aduana, debido a que habría una doble contabilización de tales elementos.

De esta manera, el documento que soporta los gastos de entrega incluidos en el precio negociado por la mercancía, es la factura comercial, salvo que existan gastos conexos que no estén incluidos en dicha factura. La factura comercial deberá cumplir todos los requisitos de que trata el artículo 3 de la Resolución 1239 de 2009, sujeto a las comprobaciones que deba efectuar la Aduana.

Sin embargo, si se conoce con datos objetivos y cuantificables que los gastos de transporte contenidos en la factura comercial difieren de los registrados en el documento de transporte, deberán tomarse aquellos gastos que en definitiva haya pagado el comprador por los gastos de transporte, ya sea que se haya efectuado un reembolso o un cobro adicional del vendedor, mediante una comprobación satisfactoria de la aduana.

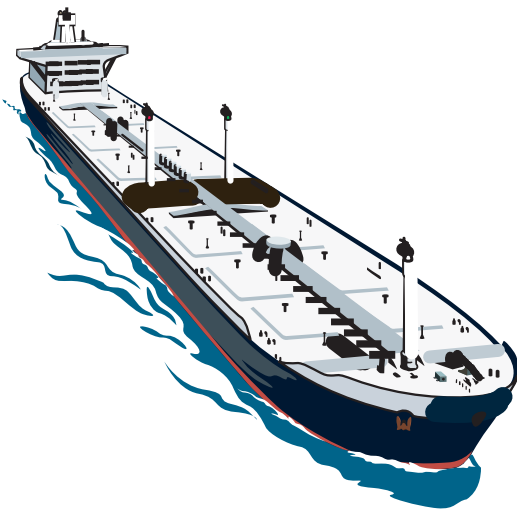
Cuando la mercancía hace varios recorridos, antes de su llegada al país, se deberán adicionar los valores que por concepto de transporte se hayan pagado por todos los recorridos.

Finalmente debe recordarse que independientemente del método de valor utilizado, los gastos de transporte siempre formarán parte del valor en aduana conforme a lo previsto en el artículo 6 de la Decisión 571 de la CAN.

7. OTROS

Es importante precisar que las normas andinas predominan sobre las nacionales, sin que para su incorporación a la legislación interna se requiera formalidad alguna distinta de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, salvo norma expresa en contrario. En este orden de ideas, para la aplicación de los gastos de transporte y conexos, en la determinación del valor en aduana de las mercancías, las normas andinas prevalecen sobre las internas.

¹² Art. 66 Reglamento Comunitario -Resolución 846 de 2004.



ANEXO



PREGUNTAS FRECUENTES

1. ¿QUÉ SE ENTIENDE POR “LUGAR DE IMPORTACIÓN”?

Para la aplicación de los ajustes por gastos de transporte y entrega de la mercancía, es el lugar (puerto o aeropuerto) de introducción al territorio aduanero nacional o comunitario andino, donde la mercancía es sometida por primera vez a formalidades aduaneras, referidas éstas a la recepción y control de los documentos de transporte en el momento del arribo.¹³

2. ¿CÓMO SE PRUEBA LA PRIMERA “FORMALIDAD ADUANERA”?

Con la constancia, en el original y copia del manifiesto de carga, de la fecha y hora de su recepción en el lugar de arribo del medio de transporte, independientemente del régimen a aplicar.¹⁴

3. ¿QUÉ SON GASTOS DE TRANSPORTE?

Término genérico que comprende el flete y todos los gastos conexos a él.

4. ¿QUÉ ES FLETE?

Es la tarifa básica pactada entre el transportador y el usuario del servicio. Por este valor el primero se compromete a trasladar la mercancía desde un punto de origen hasta el de destino acordado previamente.

¹³ Art. 7 Decisión Andina 571 de 2003

¹⁴ Concepto General 01 de 2004

5. ¿QUÉ SE CONSIDERA “DATO OBJETIVO Y CUANTIFICABLE”?

Es aquel que puede demostrarse con elementos de hecho físicos, tales como, documentos escritos o medios magnéticos. Son susceptibles de cálculos matemáticos y/o verificación.¹⁵

6. ¿CUÁNDO SE DEBEN ADICIONAR AL VALOR EN ADUANA LOS GASTOS DE FLETES Y DEMÁS GASTOS CONEXOS AL TRANSPORTE?

Siempre harán parte del valor en aduana de la mercancía importada. Así que, si conforme al término INCOTERM negociado, no están incluidos en el precio pagado o por pagar por las mercancías importadas se deben adicionar con base en datos objetivos y cuantificables.

7. ¿CUÁLES GASTOS DE TRANSPORTE SE DEBEN ADICIONAR AL PRECIO PAGADO O POR PAGAR?

Todos aquellos gastos que se ocasionan por el traslado de las mercancías importadas, desde el lugar de entrega en el exterior hasta el lugar de importación y los gastos conexos ocasionados por dicho transporte.

8. ¿EL VALOR DEL “FLETE” COMPRENDE TAMBIÉN LOS GASTOS CONEXOS AL TRANSPORTE DE LA MERCANCIA?

Regularmente el costo del flete sólo comprende la tarifa básica por el servicio de transporte de una mercancía desde un punto de origen hasta el de destino acordado previamente; sin embargo, dependiendo de la forma de contratación del flete, dicha tarifa puede contener el costo de todas o algunas de las operaciones de carga, descarga, estiba, desestiba y tracción desde el lugar de almacenamiento hasta el medio de transporte o dentro de éste. (Ver Anexo II)

9. ¿QUÉ SON GASTOS CONEXOS AL TRANSPORTE?

Son los gastos accesorios al servicio principal de transporte y diferentes al costo del flete que se ocasionan durante el transporte y/o en razón del mismo.

10. ¿QUÉ COMPRENDE EL TÉRMINO “GASTOS CONEXOS”?

Involucra los gastos necesarios que ocasiona la gestión comercial, técnica, administrativa y financiera de la respectiva operación, sin las cuales el servicio principal y/o accesorio no se hubiera podido prestar eficientemente.¹⁶

¹⁵ Art. 2 Reglamento Comunitario-Resolución 846 de 2004

¹⁶ Concepto General 01 de 2004

11. ¿CUÁLES GASTOS CONEXOS DEBEN SER ADICIONADOS AL PRECIO PAGADO O POR PAGAR?

Todos aquellos gastos relacionados con la manipulación y despacho para la exportación de la mercancía que no estén incluidos en su precio pagado o por pagar o en la tarifa del flete principal y que se ocasionen desde el lugar de entrega en el exterior hasta el puerto de embarque y desde el puerto de embarque hasta el lugar de importación. Algunos de ellos están relacionados en el artículo 29 del Reglamento Comunitario.

Por ejemplo:

- Acarreo, manipulación, carga, descarga, estiba, desestiba, sobrestadías por retrasos o demoras, consolidación, desconsolidación, y almacenamiento temporal ocurridos en territorio extranjero, entre otros.
- Recargo por combustible, endosos, comunicaciones, envíos documentos de transporte; alquiler de contenedores, cilindros, tanques o similares utilizados para el transporte de las mercancías; comisión de cobro de fletes en destino, entre otros.

12. ¿CÓMO SE CALCULA EL COSTO DE LOS GASTOS DE TRANSPORTE Y CONEXOS, CUANDO SE UTILIZAN MEDIOS DE TRANSPORTE PROPIOS O EL SERVICIO ES GRATUITO?

Se calcula conforme a los procedimientos y tarifas habitualmente aplicables por el prestador del servicio desde el lugar de origen hasta el de destino y debe soportarse en datos objetivos y cuantificables.¹⁷

13. ¿DE DÓNDE SE PUEDEN OBTENER LAS TARIFAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS HABITUALMENTE APLICABLES?

Dichas tarifas se pueden obtener de información contenida en antecedentes de otras importaciones previamente verificadas, de tablas elaboradas por la administración aduanera o de las mismas empresas que prestan los servicios de transporte internacional de carga, entre otras fuentes.¹⁸

14. ¿LA “CERTIFICACIÓN” DE LAS TARIFAS HABITUALMENTE APLICABLES PUEDE REEMPLAZARSE POR UNA “COTIZACIÓN”?

Sí, siempre que reúna los requisitos previstos en la norma.¹⁹

¹⁷ Último inciso artículo 6 Decisión 571 CAN y numeral 3 artículo 28 Reglamento Comunitario-Resolución 846 de 2004

¹⁸ Numeral 3 artículo 28 Reglamento Comunitario-Resolución 846 de 2004

¹⁹ Art. 183 Resolución 4240 de 2000; Numeral 3 Art. 28 Reglamento Comunitario- Resolución 846 de 2004

15. ¿QUÉ SUCEDE SI EL IMPORTADOR NO ACREDITA CON DATOS OBJETIVOS Y CUANTIFICABLES LAS TARIFAS NORMALMENTE APLICABLES POR CONCEPTO DE GASTOS DE TRANSPORTE Y SUS CONEXOS?

Se descarta el Valor de Transacción y el valor en aduana se determinará a través de alguno de los métodos secundarios.²⁰

16. ¿CÓMO SABER SI UN GASTO DE TRANSPORTE O CONEXO DEBE HACER O NO PARTE DEL VALOR EN ADUANA?

Para ello es necesario tener en cuenta las siguientes premisas:

- Que se cause desde el lugar de entrega en el exterior hasta el puerto de embarque y desde éste hasta el lugar de importación.
- Que tenga relación directa o se origine como consecuencia o con ocasión del transporte; entre otros, manipulación, gastos de despacho y disposición de la mercancía para la exportación.
- Que no esté incluido en el precio pagado por pagar, conforme al INCOTERM negociado.
- Que el gasto conexo no esté incluido en la tarifa del flete contratado.
- Que se soporte en datos objetivos y cuantificables.
- Que corresponda al monto realmente pagado por el servicio contratado.

17. ¿QUÉ GASTOS DE TRANSPORTE Y SUS CONEXOS NO HACEN PARTE DEL VALOR EN ADUANA?

No hacen parte del valor en aduana los gastos que se causen o realicen después de la llegada de la mercancía al lugar de importación. Por tal razón si están incluidos en el precio pagado o por pagar, conforme al INCOTERM negociado, se distinguen de los gastos ocasionados hasta el lugar de importación y están soportados en datos objetivos y cuantificables pueden deducirse. En caso contrario forman parte del valor en aduana.²¹

18. ¿CÓMO SE CALCULA EL COSTO DE LOS FLETES DE VEHÍCULOS IMPORTADOS QUE INGRESAN AL PAÍS POR SUS PROPIOS MEDIOS?

En ausencia de información respecto de las tarifas de fletes normalmente aplicables, se suman los costos de combustible consumido y de las demás operaciones ocurridas durante el trayecto recorrido desde el lugar de entrega en el exterior hasta el lugar de importación.

²⁰ Art. 28.4 Reglamento Comunitario- Resolución 846 de 2004

²¹ Numerales 3, 4 y 5 del artículo 60 Reglamento Comunitario-Resolución 846 de 2004

19. SI EL TÉRMINO DE NEGOCIACION (INCONTERM) NEGOCIADO INCLUYE LOS GASTOS DE TRANSPORTE Y SUS CONEXOS, ¿ES OBLIGATORIO QUE EL PROVEEDOR LOS DISCRIMINE EN LA FACTURA COMERCIAL?

A efectos de la determinación del valor en aduana de las mercancías no es obligatorio discriminarlos en la factura. Sin embargo, en aplicación del numeral 6 del artículo 159 de la Resolución 4240 de 2000 resulta práctico hacerlo para el diligenciamiento de las casillas “valor FOB” en la declaración de importación.

20. SI CONFORME AL INCOTERM NEGOCIADO, EL VALOR TOTAL DE LA FACTURA COMERCIAL INCLUYE EL FLETE Y DEMÁS GASTOS CONEXOS AL TRANSPORTE HASTA EL LUGAR DE IMPORTACIÓN, ¿ES NECESARIO DEDUCIRLOS PARA DILIGENCIAR EN LA “DAV” EL “PRECIO NETO SEGUN FACTURA”?

No es necesario deducirlos. En la DAV se debe registrar como “PRECIO NETO SEGÚN FACTURA” el valor total de la factura, incluidos los gastos de entrega conforme al término INCONTERM negociado.

21. ¿CÓMO SE SOPORTA O PRUEBA EL VALOR DEL FLETE Y LOS GASTOS CONEXOS AL TRANSPORTE CUANDO NO ESTÁN CONTENIDOS EN EL DOCUMENTO DE TRANSPORTE?

Cuando éstos han sido causados, contratados y sufragados por el comprador se prueban esencialmente con el documento de transporte o la factura expedida por el propio transportador o por el agente de carga.

En caso contrario con una certificación de las tarifas normalmente aplicables, para el mismo trayecto y tipo de mercancía, expedida por la empresa prestadora del servicio.²²

22. SI LOS GASTOS DE TRANSPORTE CONTENIDOS EN LA FACTURA COMERCIAL DIFIEREN DEL NEGOCIADO Y PAGADO REALMENTE AL TRANSPORTADOR, ¿CUÁL VALOR SE DEBE TENER EN CUENTA PARA EL CÁLCULO DEL VALOR EN ADUANA?

Deben tenerse en cuenta los montos realmente pagados por el servicio del transporte y los conexos al mismo, hasta el lugar de importación de conformidad con el documento de transporte o la factura expedida por el agente de carga o el transportador.

Sin embargo, si el valor de la factura es superior a la del documento de transporte, la diferencia hará parte del cálculo del valor en aduana, salvo que el importador

²² Art. 28.3 Reglamento Comunitario-Resolución 846 de 2004; Art. 182 Resolución 4240 de 2000

demuestre que dicha diferencia le será reembolsada por el proveedor o que no será pagada.²³

23. ¿EN LAS IMPORTACIONES PROVENIENTES DE ZONA FRANCA CON DESTINO AL RESTO DEL TERRITORIO ADUANERO NACIONAL PARA EL CÁLCULO DEL VALOR EN ADUANA SE ADICIONAN GASTOS DE TRANSPORTE?

Para el cálculo del valor en aduana en este tipo de importaciones no se adicionan gastos de transporte, siempre que éstos hayan sido incluidos en el costo de producción o en el precio de venta en Zona Franca. Si la mercancía sólo se almacenó en zona franca y posteriormente se ingresa al resto del territorio nacional, la valoración de la mercancía parte del precio de factura en el exterior y si en este no se incluyen los gastos del transporte y el costo del seguro desde el lugar de entrega hasta el lugar de importación, deben incluirse.

24. ¿EL COSTO O EL ALQUILER DE LOS CONTENEDORES, CILINDROS, TANQUES O SIMILARES UTILIZADOS PARA EL TRANSPORTE DE LAS MERCANCÍAS DEBEN ADICIONARSE AL PRECIO REALMENTE PAGADO O POR PAGAR?

Sí, el costo de estos elementos o de su alquiler es un gasto de transporte y debe adicionarse al precio realmente pagado o por pagar, siempre que sean necesarios para el transporte de la mercancía y posteriormente reutilizables.²⁴

25. ¿EL GASTO DE ALMACENAMIENTO TEMPORAL DE LAS MERCANCÍAS EN EL PUERTO DE EXPORTACIÓN Y DE TRÁNSITO INTERNACIONAL MIENTRAS SE PRODUCE EL TRANSPORTE DE LAS MISMAS, ES UN GASTO CONEXO AL TRANSPORTE?

Sí, es un gasto conexo y debe adicionarse al precio realmente pagado o por pagar de la mercancía importada.

26. ¿EL GASTO DE ALMACENAMIENTO EN EL EXTERIOR, POSTERIOR A LA COMPRA PERO PREVIO A LA EXPORTACIÓN, HACE PARTE DEL PRECIO REALMENTE PAGADO O POR PAGAR?

Los gastos en que incurra el comprador por cuenta propia, después de la compra de la mercancía, no es un pago hecho directa o indirectamente al vendedor ni en beneficio de éste, por consiguiente no hacen parte del precio realmente pagado o por pagar.²⁵

27. ¿EL VALOR DE LA COMISION DE AGENTE (DUE AGENT), COMO GASTO CONEXO AL TRANSPORTE, HACE PARTE DEL VALOR EN ADUANA CUANDO SE PAGA EN DESTINO?

23 Numeral 2 artículo 29 Reglamento Comunitario-Resolución 846 de 2004

24 Arts. 24.5 y 29.4 Reglamento Comunitario-Resolución 846 de 2004

25 Comentario 7.1 Instrumentos Comité Técnico de Valoración en Aduana

Con criterio técnico si tal gasto corresponde a aquellos en que incurrió la agencia para entregar la carga a la aerolínea en el lugar de origen formarán parte del valor en aduana, independientemente de donde se realice su pago.

28. ¿LOS GASTOS DE SOBRESTADIA DE LOS BUQUES QUE NO HAN PODIDO ATRACAR EN PUERTO DE DESTINO HACEN PARTE DEL VALOR EN ADUANA?

No. Este tipo de recargos no hacen parte del valor en aduana²⁶

29. ¿EL COSTO DE LIMPIEZA DE CONTENEDORES COMO GASTO CONEXO AL TRANSPORTE DEBE ADICIONARSE AL PRECIO PAGADO O POR PAGAR?

Sí debe adicionarse, sino está incluido en el costo del flete.²⁷

²⁶ Art. 31 Reglamento Comunitario-Resolución 846 de 2004

²⁷ Numeral 14.d) Manual de Procedimientos de Control Aduanero -OMA



ANEXO II

UNIDADES Y CLASES DE FLETE - MODO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

A. Unidades de uso mas frecuentes

Flete por peso dentro de ésta se pueden considerar:

Tonelada Corta (Short Ton): 2000 Lb = 907.8 Kg.

Tonelada Larga (Long Ton): 2240 Lb = 1016.16 Kg

Tonelada Métrica (Metric Ton): 2204 LB = 1000 Kg.

Flete por Volumen. Se mide en metros cúbicos (33,5 pies cúbicos) o en toneladas de 40 pies cúbicos.

Flete lineal, por superficie. Utilizado para cargas cuya naturaleza así lo exige (se mide en metros o metros cuadrados).

Flete por valor o “Ad-valórem”. Para cargas valiosas (joyas, valores, etc). Se aplica un porcentaje sobre el valor de la carga.

Flete por precio global (Lump sum Freight). se aplica en casos de cargamentos completos, no dando el flete por unidades.

Flete sobre el vacío o falso flete (Dead freight). Ocurre si los fletadores dejan de embarcar la cantidad de carga contratada o embarcan una inferior a un mínimo previamente estipulado, estando obligados a pagar el flete por toda la cantidad; se llama falso flete por la cantidad cargada de menos.

Semiflete. Si los fletadores desisten, por la causa que sea, de cargar la mercadería están obligados a resarcir a los armadores con un importe igual a la mitad del flete convenido.

Flete a todo evento (Ship lost or not lost). Es un flete acordado de forma que el armador siempre lo cobra aunque el buque se pierda (excepto por culpa suya).

Flete on right and true receipt. El flete sólo se cobra contra la recepción correcta de la mercadería.

B. Formas de contratación del flete marítimo

Flete Básico. Es el costo de efectuar el traslado de la mercancía desde un punto de origen hasta el de destino acordado previamente.

Liner Terms. En términos de línea o de muelle implica que las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga están cotizadas dentro del flete. Se excluyen el costo de las operaciones previas al gancho en la carga y posteriores a éste en la descarga.

F.I. (Free In). Implica que los gastos correspondientes a la operación de carga no están incluidos en el flete y correrán por cuenta de la venta. Sí están incluidos los gastos de estiba y descarga.

F.I.O.S. (Free In and Out and Stowed). El flete cotizado no incluye los gastos de carga, descarga y estiba.

F.I.O.S.T. (Free In and Out and Stowed and Trimmed). Además de los conceptos propios de FIOS, no incluye los gastos de paleo del grano.

F.I.L.O. (Free In, Liner Out). Los gastos de carga corren por cuenta de la venta de la mercancía y los gastos de descarga por cuenta del armador o transportista.

L.I.F.O. (Liner In, Free Out). Los gastos de carga corren por cuenta del armador o transportista y los gastos de descarga por cuenta de venta de la mercancía.

F.I.S.L.O. (Free In and Stowed, Liner Out). El flete cotizado no incluye las operaciones de carga y estiba. La descarga en condiciones de línea, es decir por cuenta del armador.

Flete ALL IN: Flete que incluye todas las operaciones de embarque / desembarque, estiba / desestiba, tracción hasta el terminal de almacenamiento u almacén.

FIO (Free in and out). Significa que tanto la carga (in) como la descarga (out) están libres de cargo para el armador, si los desestiba.

C. Unidades - Contenedores

FORMAS DE CONTRATACIÓN:

Servicio Intermodal. Es el servicio de transporte que se efectúa entre dos puntos usando dos o más medios de transporte diferentes, de acuerdo con los requerimientos efectuados por el contratante de la carga.

Servicio Puerta (Door). El porteador dentro del valor del flete contratado es responsable de transportar la carga, desde la bodega definida por el embarcador hasta el puerto de embarque y/o desde el puerto de descarga hasta la bodega definida por el consignatario. Adicionalmente el transportista es responsable de coordinar el movimiento del contenedor vacío en el puerto de origen, como el movimiento del contenedor vacío en destino. Todos los costos relacionados corren por cuenta del transportista.

El porteador es la persona natural o jurídica que, por sí misma o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte internacional de mercancías por carretera.

Servicio Puerto (Port). La línea naviera es responsable de transportar la carga desde el puerto de embarque hasta el puerto de descarga. El usuario es responsable de su costo, de transportar la carga desde su bodega en origen, hasta el puerto de embarque y/o desde el puerto de descarga hasta la bodega del usuario en destino. Adicionalmente, el usuario es también responsable a su costo del movimiento del contenedor vacío desde el depósito a la bodega en origen y/o del movimiento desde la bodega al depósito en destino.

Servicio House To House. Condición del contrato del transporte marítimo internacional según la cual el exportador se hace cargo de la gestión y cargos por el transporte desde el punto de origen al punto de destino, incluyendo los distintos pasos intermediarios.

Servicio House To Pier. Condición del contrato de transporte marítimo internacional según la cual el exportador se hace cargo de la gestión y cargos por el transporte desde el punto de partida hasta que la mercancía se halla a bordo del buque en el puerto de origen.

Servicio Pier To House. Expresión inglesa cuya traducción literal es “muelle a casa”. Condición del contrato de transporte marítimo internacional según la cual el importador se hace cargo de la gestión y transporte desde que la mercancía se encuentra a bordo del buque en el puerto de destino hasta el punto de destino final.

D. Condiciones de llenado y vaciado de contenedores

Condición Full Container Load (FCL). Las cargas son embarcadas, estibadas y contadas en el contenedor por cuenta y responsabilidad del usuario. En este caso el transportador o el agente reciben el contenedor con la carga ya embalada.

Condición Less Container Load (LCL). Las cargas son embarcadas, estibadas y contadas en el contenedor, por cuenta y responsabilidad de la línea naviera, esta operación se efectúa en el lugar designado por la compañía naviera. En este caso el transportador o el agente reciben las piezas de diferentes exportadores para ser consolidadas.

Combinaciones. Se pueden hacer las siguientes combinaciones dependiendo si la condición de llenado o vaciado fue debidamente acordada con el embarque o consignatario: FCL / LCL / LCL / FCL LCL / LCL.

E. Clases de Flete - Modo De Transporte Aéreo

Sistemas de tarifas. Se parte de un esquema general de valores por ruta (General Cargo Rates) y se adiciona con tarifas preferenciales para productos específicos, siempre que se embarque un mínimo de kilos (Specific Commodity Rates):

Tarifas Generales de Carga (General Cargo Rates). Se cobra según cantidad embarcada, a mayor cantidad menor tarifa. Las tarifas están divididas en normales y de cantidad:

Tarifas Normales. Se aplican a envíos hasta de 44 Kgs. En algunos países se aplica a envíos hasta de 99 kgs.

Tarifas de Cantidad. Se benefician de un descuento aproximado del 25% en relación con las tarifas normales. Se aplican a envíos superiores a 44 Kgs. En algunas áreas, además del mínimo de 45 kgs (100 libras) hay una escala de pesos mínimos para estimular envíos de gran envergadura. Por ejemplo, envíos destinados al área I (América del Norte y del Sur) se tarifican por los mínimos de 45, 100, 200, 300, 400 y 500 kgms.

Tarifas Mínimas. Partiendo de la base que cada envío, por pequeño que sea, causa un determinado volumen de trabajo, los transportistas aéreos aplican una tarifa mínima, cuando la tarifa unitaria de peso resulta inferior.

Tarifas Clasificadas (Class rates). Estas tarifas se aplican solamente a una serie de mercancías particularmente específicas y de acuerdo al tráfico entre las distintas áreas geográficas en que la IATA ha dividido el mundo. Las tarifas no se encuentran

publicadas como las tarifas generales con un importe fijo por unidad de peso, sino en forma de porcentaje que se añaden o deducen respecto de la tarifa normal. Están divididas en tarifas de clase con aumento y tarifas de clase con descuento y dependen de la naturaleza de la mercancía, por ejemplo:

Las tarifas clasificadas se exigen, entre otros, para los siguientes artículos:

- Cualquier artículo que haya declarado un valor para transporte de US\$1000 o su equivalente o más por kilogramo.
- Oro, platino, diamantes, joyas, relojes y artículos hechos de plata, oro o platino o sus aleaciones y valores.
- Equipaje no acompañado.
- Periódicos, revistas, libros, catálogos, equipo de braille y libros para ciegos.
- Contenedores vacíos para animales, insectos y pescado.
- Animales vivos.
- Restos mortales.

Tarifas de mercancía específica (Specific commodity rates). Estas tarifas son muy importantes para el remitente porque ofrecen reducciones considerables. Son aplicables para mercancías específicas y grupos de tales mercancías, las cuales se encuentran designadas mediante códigos específicos determinados por la IATA y son enviadas a determinados destinos. Prácticamente, ellas constituyen las tarifas más bajas que una compañía aérea puede ofrecer.

Normalmente, esas tarifas requieren pesos mínimos por envío entre 45 a 18000 Kgs. Estas mercancías están designadas mediante códigos específicos determinados por la IATA.

Tarifas por unidad de clase “ULD”: Son tarifas aplicables cuando el embarcador opta por utilizar una unidad de carga (paletas o contenedor). Ante los menores costos que esto representa para el cargador (manipuleo, etc.), decide cobrar un mínimo por ULD a transportar, más un pequeño cargo por cada Kg. adicional.

ANEXO III

SIGLAS GASTOS CONEXOS AL TRANSPORTE

MARÍTIMO:

SIGLAS	IDENTIFICACIÓN	EXPLICACIÓN
ADF/DBF	Advance fee/disbursement fee	Costo de financiación
BAF/EFAF/BS	Bunker adjustment factor	Factor de recargo por combustible.
B/L FEE	B/L FEE	Costo corte del documento de embarque
	Booking fee	Honorario por reserva
CAF o FAC	Currency adjustment factor	Factor de ajuste cambiario
CSC	Container service charge	Cargo por servicio de contenedor
CF/CCF	Collection fee	Costo financiación
CS	Congestion surcharge	Recargo por congestión
CYR	Cy receiving charge	Cargo por recepción
DOF/DF	Documentation fee	Cuota por documentación
	Drayage	Acarreo
EXPORT BROKERAGE	Export brokerage	Intermediación aduanera de exportación
HDL/CHC		Manejo de carga marítima
I/H	Inland haulage	Acarreo terrestre.

SIGLAS	IDENTIFICACIÓN	EXPLICACIÓN
IHE	Export inland rate	Gastos de exportación
INL	Inland freight	Costo flete interno
	Inspection fee	Honorario por inspección
PAC	Port additional charge	Cargos por uso del puerto
PC	Panamá canal toll	Recargo incremento costos canal.
PEAK	Peak season charge	Costo por temporada alta
SED	Shipper's export declaration	Declaración de exportación
SEQ	Special equipment	Costo por equipo especial
THC	Terminal handling charge	Cargos por uso del Terminal en origen. (depende de la condición del flete).
TS	Transhipment	Transbordo o maniobra de tránsito
WHA		Bodegaje
W/H	warehousing	Almacenamiento.
WR/IRC	War risk	Recargo por riesgo de guerra
WFG	Warfage	Muellaje .
X-R	X RAY	Rayos X

AÉREO

SIGLAS	IDENTIFICACION	EXPLICACION
ADF/DBF	Advance fee/disbursement fee	Costo financiación fletes al cobro
AMS		Documento de exportación electrónico.
ATF	Airport transfer fee	Traslado bodegas aeropuerto a aerolínea .
AW/AWC/AWA/CHA	Airwaybill fee	Cargo por corte de guía aérea
BAS		Base rate
CCA	Charge correction advice	Aviso de corrección de fletes
CH	Container service charge	Cargo por servicio de contenedor
COE		Tiempo extra
DA/EDA	Due Agent	Comisión del agente
DC	Due Carrier	Cargo que efectúa la aerolínea por manejo documental

SIGLAS	IDENTIFICACION	EXPLICACION
DBA/UA	Handling	Manejo
	Export brokerage	Intermediación aduanera de exportación
ELS	Extra length surcharge	Recargo por longitud excesiva
ESF	Entry service fee/in &out	Servicio en bodega
EWS	Extra weight surcharge	Recargo por peso excesivo
FC	Charles collect fee	Tarifa por cargos al cobro
FFE	Forwarding fee	Comisión de embarque
FSC/FS/MYC/MYA	Fuel surcharge	Recargo por combustible
GRI	General rate increase	Incremento general tarifa
ISPS	Internacional security port surcharge	Recargo por seguridad portuaria internacional .
MZC		Recargo por carga extradimensional
PAD	Port additions/ Port due	Gastos adicionales en puerto de origen.
PK	Packagin	Empaque
PU/PUA	Pick up	Recolección. Utilizado gastos ExW
RA/IMO	Dangerous goods fee	Recargos por mercancías peligrosas.
RAF	Document fee	Recargo por documentos
SCA/ISS	Security war	Seguro de guerra
SSC/SCI/SC/DXH/SEC	Security charge	Recargo de seguridad
SE/SF	Security fee	Recargo por riesgo sanción aduanera
SDE		Declaración de exportación
SO	Storage-origin	Almacenaje
SON		Tasa aeroportuaria o bodegaje
SU	Surface charge	Recargo de superficie
SS	Security surcharge	Recargo factor de seguros
VCH	Valuation charge	Recargo por valores altos de mercancías
W/H / WHA	Warehousing	Almacenamiento