

Cámara de Transportistas Centroamericanos

37 Calle "A" 19-97, Zona 12, Guatemala, C. A.
Telefax (502) 24420255 - 24421348

www.catransca.net

Correo: info@catransca.net



INFORMATIVO CATRANSCA

Volumen 1, No. 3

18 Octubre 2002

CONTENIDO:

| | |
|------------------------------------|---|
| Documento presentado a SIECA | 2 |
| Problemas y Propuestas de Solución | 3 |
| Gestiones en la PNC y Tránsito | 7 |
| A nuestros lectores | 8 |
| Gestiones en Centroamérica | 8 |
| Muestra Misión | 8 |

De Interés Especial

- FECATRANS gestiona agilización de trámites en aduanas fronterizas
- Anuncian avances en la Unión aduanera de C. A.
- Delegados de C. A. se reúnen para negociar TLC con Estados Unidos
- C. A. Avanza la modernización de Aduanas
- SAT de Guatemala elimina medida de autorización previa de Reexportaciones

PASO DE FRONTERAS UN PROBLEMA SERIO PARA LOS TRANSPORTISTAS

Debido al crecimiento en el intercambio comercial intra centroamericano, los movimientos de vehículos de transporte para el traslado de mercancías han tenido un incremento notorio en los países de la región. Sin embargo, los gobiernos de los países pareciera no tienen intención de responder ante el crecimiento comercial con las necesidades de infraestructura moderna y adecuada para atender la demanda comercial.

La infraestructura de los puestos aduaneros fronterizos está muy distante de responder a las necesidades actuales que demanda el constante crecimiento del comercio regional. Las aduanas fronterizas en su mayoría están ubicadas en edificios viejos cuyas construcciones datan de más de tres décadas, fueron hechas con diseños adaptados a las necesidades de la época de su construcción, careciendo de áreas para servicios que hoy son esenciales para alcanzar eficiencia y funcionalidad en su operación. No cuentan con los requerimientos para la realización de las operaciones aduaneras de verificación física de mercancías, tales como: rampas para vehículos, áreas de parqueo, etc.

Paralelamente a las deficiencias de infraestructura encontramos que las aduanas de los países de la región aplican distintos procedimientos

aduaneros para el tratamiento de las operaciones de comercio internacional, lo cual viene a complicar aún más el paso de aduanas.

En la actualidad, en las aduanas de Pedro de Alvarado, El Amatillo, San Cristóbal y La Hachadura los tiempos de trámites para una operación de tránsito internacional obliga a los conductores de los medios de transporte a permanecer en aduanas fronterizas por tiempos que oscilan entre diez a quince horas, mientras que esos trámites pueden realizarse en un máximo de dos horas.

Para aliviar esta situación, se han presentado propuestas de solución ante la SIECA para que a su vez sean elevadas ante el foro de Directores de Aduanas de los países de Centroamérica, entre las cuales se planteó lo siguiente:

- * Reabrir el paso de vehículos del transporte pesado por el puesto aduanero de Valle Nuevo—Las Chinamas.
- * Ampliar los horarios de atención en El Amatillo, La Hachadura, Pedro de Alvarado, Santa Ana y San Cristóbal.
- * Incrementar personal en aduanas de Santa Ana, La Hachadura y El Amatillo.
- * Instalar ventanillas exclusivas para atender

SAT ELIMINA TRÁMITE PARA REEXPORTACIONES

Como resultado de las múltiples gestiones que durante los últimos meses hemos realizado las entidades asociativas de los prestatarios de los servicios al comercio internacional, entre las cuales se ha logrado la unificación de criterios y acciones a través del Comité Técnico de Facilitación de CUTRIGUA de Guatemala, en el cual participa el sector transporte por medio de la Coordinadora Nacional de Transporte, se ha logrado que la Superintendencia de Administra-

ción Tributaria elimine el trámite de autorización previa para el traslado de las mercancías que salen de las almacenadoras con destino a otros países de la región centroamericana.

Esta disposición traerá grandes beneficios para los transportistas y exportadores ya que se agilizarán las operaciones de transporte para las mercancías que se reexportan de nuestro país.

DOCUMENTO PRESENTADO A LA SIECA Y LA COMISIÓN TÉCNICA DE ADUANAS

La Federación Centroamericana de Transporte consciente de las funciones de los Órganos Aduaneros entre las cuales revisten gran importancia: la recaudación efectiva de impuestos aduaneros, el abatimiento de defraudación y contrabando, los controles precisos de mercancías en tránsito bajo control aduanero; así como la facilitación como una herramienta básica para la competitividad en el creciente comercio regional, respetuosamente sometemos el presente documento a la consideración de la Comisión Técnica de Aduanas de los países de la región centroamericana, solicitando se conozca, analice y se resuelvan las propuestas planteadas.

Problemas de Aduanas que afectan al Comercio y Transporte en Centroamérica y propuestas para mejorar la Facilitación

Diagnóstico

De acuerdo a las vivencias que tenemos los transportistas de los países en Centroamérica, son muchos los problemas que afectan el intercambio comercial de mercancías; sin embargo, somos del criterio que las causas son las que deben analizarse y enmendarse para encontrar soluciones definitivas.

Durante los últimos cinco años a través de la participación directa en muchas de las actividades que se han realizado para precisar la problemática existente, se han realizado incluso giras por los puestos aduaneros a manera de misiones de reconocimiento de la problemática que afecta el comercio internacional en la región centroamericana, con participación de delegados de entidades de los gobiernos, de la SIECA y de entidades asociativas privadas. Los resultados han sido conocidos por los entes involucrados en la actividad, se ha trabajado en corregir los problemas, pero mientras se superan en algún país surgen en otro y cuando suponemos que se han resuelto, al poco tiempo tenemos otros similares y algunas veces de mayor impacto negativo.

De acuerdo con resultados de estudios especializados en las actividades del Comercio Internacional en lo

relacionado con aduanas y transporte en los países de Centroamérica, se han detectado cuatro causas básicas que generan la problemática:

Falta de Uniformidad en las Normas y Procedimientos

No existe uniformidad y consistencia en las normas y procedimientos aduaneros en Centroamérica, y el problema es aún mayor, los procedimientos son muy cambiantes en todos los países, de acuerdo a los criterios de nuevos funcionarios y empleados, lo cual es muy frecuente debido a la alta rotación en esos puestos. Los usuarios empiezan a conocerlos cuando repentinamente son cambiados. Se hace necesario armonizar, unificar y dar a conocer al usuario las normas y procedimientos aduaneros.

Discrecionalidad de funcionarios y empleados

Los empleados de aduanas ante la falta de procedimientos y definición de requisitos precisos para el tratamiento de las operaciones aduaneras resultan aplicando su criterio para resolver situaciones poco comunes o no previstas, muchas veces se violan los derechos de los usuarios con medidas discrecionales. Este problema se resuelve con la definición y publicación de normas, procedimientos, reglas y requisitos claros.

Infraestructura inadecuada en aduanas fronterizas.

La situación de muchos puestos aduaneros fronterizos es caótica, en la mayoría de aduanas se carece de rampas para revisiones de mercancías, zonas de parqueos para vehículos, y esencialmente muros de protección de las zonas primarias de aduanas.

Inseguridad en Aduanas y Carreteras

La mayoría de los puestos aduaneros fronterizos están totalmente expuestos, las zonas primarias de aduanas no están delimitadas, no existen muros perimetrales, abundan las ventas ambulantes y existen hasta puestos de ventas variadas, los tramitadores operan sin ningún control adecuado promoviendo incluso los pagos ocultos, la delincuencia en los puestos fronterizos y carreteras se ha hecho incontrolable.

Mientras se logran implementar las medidas de fondo necesarias para enmendar las causas de los proble-

mas en el ámbito de aduanas, la Federación Centroamericana de Transporte propone ante la Comisión Técnica de Aduanas que se busque enmendar algunas disposiciones que en la actualidad están afectando al Transporte y Comercio en los países de Centroamérica.

Por lo tanto, se plantean a continuación los problemas de mayor relevancia en cada país, así como las propuestas de solución que se han considerado viables con base a normas vigentes y a principios de equidad dentro del marco de la competitividad, esperando sean resueltas.

Planteamiento de problemas y propuestas de solución

Guatemala:

1. **Empleados de Aduanas no sellan los formularios de las DTI en los casos de exportaciones destinadas a los países del sur de Centroamérica.**

Problema: La medida está provocando serias aglomeraciones y congestionamientos en los puestos aduaneros ya que el transportista debe usar los formularios de la DTI y los marchamos que se distribuyen en El Salvador por lo cual deben hacer más trámites en fronteras, retardando entregas de mercancías y aumentando los costos operativos del transporte.

Propuesta de Solución: Que los empleados de la SAT de Guatemala autoricen los formularios de la DTI emitidos en Guatemala; llenando, firmando y sellando las casillas del reverso del formulario, sin ingresar los datos al sistema informático.

2. **La cantidad de vehículos sometidos a revisiones físicas es demasiado elevada.**

Problema: Esta medida genera largas colas y grandes congestionamientos de vehículos de transporte de carga, los porcentajes de las declaraciones aduaneras sometidas a revisión física (rojos) llegan a ser hasta del 80%, además obligan a los conductores a ingresar a las rampas de registro aún cuando las mercancías sean fácilmente verificables, los precios que aplican las cuadrillas por servicios de revisión son extremadamente altos.

Propuesta de Solución: Que las cantidades de revi-

siones físicas de mercancías sean definidas en base a criterios en función de riesgos, precisando que los porcentajes de vehículos a revisar sea en base a los estándares internacionales que en general casi nunca sobrepasa el 10%; en los casos en que las mercancías sean verificables fácilmente que los empleados de aduanas realicen revisiones en los vehículos que están parqueados en los patios sin necesidad de introducirlos a las rampas. Que se coordine entre aduanas, transportistas y operadores de cuadrillas que los precios del servicio de revisión sea justo y adecuado.

3. **Falta de aceptación de la DTI para exportaciones y re-exportaciones de mercancías.**

Problema: Las mercancías levantadas en depósitos aduaneros (almacenadoras) y zonas francas como aduana de partida con destino a otros países no permiten documentarlas con la DTI por lo cual el transportista tiene que realizar otros trámites en las aduanas de salida aún cuando es aplicable el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre.

Propuesta de Solución: Que se permita que todas las mercancías de exportación que salen de almacenadoras y zonas francas sean documentadas con la DTI, para evitar las doble tramitación, tiempos de trámites y los gastos adicionales en fronteras.

4. **Falta de aceptación de la DTI y marchamo de origen para las mercancías de importación.**

Problema: En los casos de las mercancías procedentes de los países de la región centroamericana con destino final a un depósito aduanero (almacenadora) o a una zona franca obligan a contratar un Agente Aduanero para transmitir una Declaración Aduanera, efectúan registro en la aduana de ingreso, colocan nuevo marchamo, aplican cobro por parqueo de vehículos por Cien Quetzales diarios después de las primeras veinticuatro horas; los días viernes por la tarde paralizan el vehículo en el puesto fronterizo de entrada y autorizan su internación al país hasta el día lunes.

Propuesta de Solución: Que se aplique a plenitud el Procedimiento de Traslado de Mercancías

hacia Almacén Fiscal o Zona Franca utilizando FAUCA o DTI de fecha 01 de Octubre 2001, emitido por la Intendencia de Aduanas de Guatemala contenido en el Memorando M-SAT-IA-DRA-0808-2001, respetando el marchamo del país que realiza la exportación de acuerdo al régimen de tránsito internacional.

5. Congestionamientos de vehículos en Aduana de San Cristóbal:

Problema: En la aduana de San Cristóbal no se cuenta con infraestructura adecuada para el manejo de las operaciones de comercio internacional por lo cual se tienen muchas dificultades y altos riesgos de accidentes para las maniobras y el paso de los vehículos de transporte, lo cual provoca gran aglomeración y congestionamientos de vehículos, causando atrasos y desórdenes en el puesto fronterizo.

Propuesta de Solución: Que se autorice y ejecute la reapertura del puesto aduanero de Valle Nuevo – Las Chinamas para las operaciones de paso del transporte pesado de mercancías sin ninguna limitación. Esta medida contribuirá a mejorar la fluidez de los medios de transporte en todas las aduanas fronterizas con El Salvador.

6. Congestionamientos en fronteras por discrepancias en declaraciones aduaneras

Problema: Las cantidades de discrepancias que se generan sobre las declaraciones aduaneras en las aduanas de ingreso al país son considerablemente altas, en los casos de discrepancias se hacen ajustes y exigen declaraciones adicionales, mientras tanto los vehículos son obligados a estar parqueados en la zona primaria de aduana hasta que se acepte o resuelva la discrepancia. En muchos casos los vehículos permanecen varios días esperando la solución y cuando finalmente se resuelve, debe pagarse por concepto de parqueo la suma de Cien Quetzales diarios después de las primeras veinticuatro horas.

Propuesta de Solución: Que en los casos de discrepancias a las declaraciones aduaneras se permita que el vehículo con las mercancías que transporta ingrese a un depósito aduanero

interno (almacenadora) donde puedan descargarse las mercancías y posteriormente el importador gestione la solución de lo discrepado.

7. Obligatoriedad de uso de predios privados

Problema: La SAT, ha emitido disposición obligando al uso de predios privados en el puesto Fronterizo de Pedro de Alvarado, en los cuales aplican tarifas muy elevadas y se carece de los servicios básicos esenciales.

Propuesta de Solución: Que la utilización de predios privados, sea opcional para los transportistas eliminando la obligatoriedad que ha dispuesto la SAT.

El Salvador:

1. El selectivo aleatorio obliga a revisiones físicas hasta del ochenta por ciento:

Problema: Esta medida genera largas colas y grandes congestionamientos de vehículos de transporte de carga, los porcentajes de las declaraciones aduaneras sometidas a revisión física (rojos) llegan a ser hasta del 80%, además obligan a los conductores a ingresar a las rampas de registro aún cuando las mercancías sean fácilmente verificables, los precios que aplican las cuadrillas por servicios de revisión son extremadamente altos. En la aduana de Santa Ana no se cuenta con la cantidad del personal necesario ni los horarios de atención adecuados para cubrir oportunamente todas las operaciones de revisiones físicas, hay casos de vehículos que tardan más de tres días esperando ser atendidos.

Propuesta de Solución: Que las cantidades de revisiones físicas de mercancías sean definidas basados a criterios en función de riesgos, precisando que los porcentajes de vehículos a revisar sean basados a los estándares internacionales que en general casi nunca sobrepasa el 10%; en los casos en que las mercancías sean verificables fácilmente que los empleados de aduanas realicen revisiones en los vehículos que están parqueados en los patios sin necesidad de introducirlos a las rampas. Que se coordine entre aduanas, transportistas y operadores de cuadrillas que los precios del servicio de revisión sea justo y adecuado.

2. Congestionamientos en Aduana de San Cristóbal:

Problema: En la aduana de San Cristóbal no se cuenta con infraestructura adecuada para el manejo de las operaciones de comercio internacional por lo cual se tienen muchas dificultades y altos riesgos de accidentes para las maniobras y el paso de los vehículos de transporte, lo cual provoca gran aglomeración y congestionamientos de vehículos, causando atrasos y desórdenes en el puesto fronterizo, inseguridad y riesgos de accidentes al cruzar poblaciones en el paso.

Propuesta de Solución: Que se autorice y ejecute la reapertura del puesto aduanero de Valle Nuevo – Las Chinamas para las operaciones de paso del transporte pesado de mercancías sin ninguna limitación. Esta medida contribuirá a mejorar la fluidez de los medios de transporte en todas las aduanas fronterizas de El Salvador, tener un mayor aprovechamiento de las carreteras y baypas establecidos en las rutas hacia San Salvador.

3. Necesidad de flexibilizar las Rutas Fiscales:

Problema: En el caso de los Vehículos que inician el tránsito internacional en los puestos aduaneros de San Cristóbal y Las Chinamas obligan a los conductores a seguir la ruta que pasa por San Juan Opico pasando por la ruta cañera y atravesando parte del centro de la Ciudad de San Salvador, lo cual constituye un alto grado de dificultad y un gran riesgo para los conductores y vehículos. Los empleados de la aduana integrada en Peñas Blancas se niegan a autorizar la ruta fiscal de ingreso a este país por la aduana de El Poy en los casos de vehículos procedentes de Costa Rica que transportan consolidados combinados hacia San Pedro Sula y El Salvador obligan a ingresar por El Amatillo lo cual ocasiona un recorrido innecesario de más de 450 Km.

Propuesta de Solución: Sugerimos habilitar la ruta subiendo por Los Chorros y tomar la carretera hacia Comalapa para evitar pasar por el Centro de San Salvador facilitando el paso por este país. Instruir a los empleados de la aduana

integrada de Peñas Blancas que autoricen los ingresos por aduana El Poy en los casos de vehículos que trasladan consolidados combinados a San Pedro Sula y El Salvador.

4. Atrasos por adquisición de marchamos:

Problema: En los casos de vehículos que salen de Guatemala con mercancías que deben pasar en tránsito internacional por El Salvador el transportista debe obtener autorización para la compra de marchamo el cual debe obtenerlo en la agencia bancaria habilitada para el efecto, en la mayoría de casos debe hacerse cola por largo tiempo y en ocasiones la oficina está cerrada por lo cual se debe esperar que la agencia sea abierta al público.

Propuesta de Solución: Que se permita que las entidades gremiales provean los marchamos para los casos de vehículos que realizan tránsito internacional, tal como se hace en otros países de la región.

Honduras:

1. Exigencia de pago de impuestos en aduanas de fronteras:

Problema: En todos los casos de ingreso de mercancías destinadas a este país se exige que se paguen los impuestos respectivos en las aduanas de ingreso en fronteras, lo cual afecta la internación de vehículos con mercancías consolidadas cuando van combinadas a distintos países, ya que se tiene que utilizar otro vehículo para transbordar las mercancías destinadas los importadores de este país.

Propuesta de Solución: Que en los casos de vehículos que transportan mercancías consolidadas combinadas para varios países se les permita el ingreso a la aduana interna declarada en la DTI para dejar las mercancías respectivas en el depósito aduanero señalado en la documentación, tal como se establece en el Reglamento de Tránsito Internacional.

2. Exigencia de colocación de custodios:

Problema: En todos los casos en que los vehículos transportan mercancías de origen animal o vegetal pasando en tránsito internacional la aduana designa colocar custodios a los medios

de transporte, cuyo costo varía entre Trescientos a Quinientos Lempiras por unidad de transporte.

Propuesta de Solución: Que se aplique y respete el Reglamento de Tránsito Internacional en el cual en ningún caso se considera el custodio de vehículos de transporte.

3. Congestionamientos de vehículos en aduana El Amatillo.

Problema: En la Aduana El Amatillo se producen permanentemente grandes congestionamientos de vehículos, muchos de los cuales pasan en tránsito internacional.

Propuesta de Solución: Que se habilite una ventanilla exclusiva para atender los trámites de tránsito internacional para facilitar las operaciones y se amplíe el horario de atención a los usuarios.

4. Rompimiento de marchamos a vehículos en tránsito.

Problema: Los vehículos que ingresan al territorio Hondureño, se les esta rompiendo los marchamos, provocando atrasos, tramites y tiempos adicionales además del aumento de los costos.

Propuesta de Solución: Que se elimine la medida de romper los marchamos y respetar el reglamento sobre tránsito internacional.

Nicaragua:

1. Imposición de multas onerosas por rotura de marchamos:

Problema: Se tiene gran cantidad de reportes sobre roturas de marchamos por delincuentes que realizan atracos y saqueos de mercancías en carreteras y predios a los medios de transporte que pasan en tránsito internacional. A pesar de que los conductores efectúan las denuncias ante la autoridad policial respectiva, al presentarse a la aduana más cercana para resolver la situación se llevan la sorpresa de que se les imponen multas sumamente onerosas que en algunos casos llegan a sobrepasar

los mil dólares, lo cual es una cantidad mayor al valor de los fletes.

Propuesta de Solución: Que los vehículos que se presenten con estos casos se les acepte la denuncia que extiende la policía, y se elimine la disposición de aplicar multas tan onerosas. Es conveniente también que se solicite al Ministerio de Obras Públicas que se repare el tramo de carretera de El Guasaule a Chinandega, ya que muchos atracos se efectúan en ese trayecto debido al pésimo estado de la carretera.

2. Revisiones físicas masivas en Peñas Blancas:

Problema: En el puesto aduanero de Peñas Blancas se somete a la gran mayoría de vehículos de carga a pasar registro con el consecuente costo adicional del pago del mismo y del marchamo, así como del servicio de custodio que obligan en muchos casos, se dañan las unidades de transporte con taladros.

Propuesta de Solución: Que las cantidades de revisiones físicas de mercancías sean definidas basados a criterios en función de riesgos, precisando que los porcentajes de vehículos a revisar sean basados a los estándares internacionales que en general casi nunca sobrepasa el 10%; Que se coordine entre aduanas, transportistas y operadores de cuadrillas que los precios del servicio de revisión sea justo y adecuado. Que además se elimine la disposición de asignar custodios a los vehículos cumpliendo con el Reglamento de Tránsito Internacional.

TODOS LOS PAISES:

1. Códigos de Transportistas Internacionales

Problema: En algunos países se han emitido circulares donde se interpreta que los transportistas deberán estar inscritos en todos los países de la región, lo cual no se indica en el Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Internacional, ya que la inscripción debe hacerse en el país del domicilio del transportista.

Solución: Que se aclaren los términos del Reglamento de Tránsito Internacional y se armo-

nicen los procedimientos al respecto, y previo a la aplicación de controles en los puestos aduaneros, se proporcionen los listados de Códigos a las entidades asociativas para verificar que todos los transportistas que han cumplido con la presentación de los requisitos se les haya asignado el Código respectivo.

2. Uniformidad de normas y procedimientos en Aduanas Integradas o Periféricas:

Problema: El paso por las Aduanas periféricas o integradas es realmente complicado para los transportistas, que cada aduana tienen distintos criterios para controlar el paso de los vehículos y mercancías, se han dado situaciones en que los vehículos deben ser dejados por los conductores para ir a la aduana de ingreso del país de destino de las mercancías que transportan para realizar trámites.

Propuesta de solución: Es de alta prioridad y sumamente urgente armonizar y unificar los procedimientos aduaneros que se aplican en las aduanas periféricas en el marco de la unión aduanera así como la publicación de los mismos para que los usuarios puedan conocerlos, se considera que no se justifica un territorio aduanero único sin normas y procedimientos únicos.

3. Inseguridad en Zonas Primarias de Aduanas en Fronteras:

Problema: En los puestos aduaneros fronterizos incluyendo las zonas primarias suceden atracos y robos a los conductores y a los vehículos de transporte, los delincuentes operan con suma facilidad por la falta de seguridad pública adecuada. Se dan casos en que además de robos de accesorios

de los vehículos, pertenencias de los conductores, saqueos de mercancías, se han robado incluso unidades de transporte y en algunos casos han causado graves lesiones a los conductores.

Propuesta de Solución: Que además de las peticiones que hacen las gremiales de transporte a las autoridades encargadas de la seguridad pública en cada país de la región, también lo hagan las autoridades aduaneras tanto para resguardar las zonas primarias de aduanas como las carreteras que están autorizadas como rutas fiscales para el recorrido de vehículos que transportan mercancías bajo control aduanero.

4. Facilidad a entidades asociativas de transportistas para transmisión electrónica de la DTI

Probable problema: Se ha anunciado la implementación de la transmisión electrónica de la DTI para ejecutarse en el corto plazo, lo cual se considera adecuado; sin embargo, es importante tomar en consideración que la mayoría de empresas de transporte son propiedad de pequeños empresarios que no cuentan con los medios necesarios para realizar la transmisión por esa vía.

Propuesta de Solución: Conceder facilidad para que las entidades asociativas de transportistas puedan proporcionar el servicio de transmisión electrónica de la DTI en forma exclusiva, para contribuir a la agilización de las operaciones de tránsito internacional. Esto permitiría tener un mayor control de la información evitando con ello abusos de

GESTIONES REALIZADAS EN TRÁNSITO Y LA POLICÍA NACIONAL CIVIL DE GUATEMALA

Hace pocas semanas el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil de Guatemala inició operativos en las carreteras del país para incautar vehículos de transporte que tengan multas pendientes de pago por concepto de infracciones al Reglamento de la Ley de Tránsito. La reacción de la dirigencia del transporte fue inmediata, en tal sentido se han realizado siete reuniones de trabajo con funcionarios de estas dependencias, lográndose suspender las incautaciones de los vehículos, y gestionándose que se apliquen efectivamente las normas contenidas en la Ley de Tránsito del país, que establece que las mul-

tas deben aplicarse a los conductores de los vehículos. Las autoridades han aceptado que se hace necesario modificar las normas reglamentarias vigentes con el propósito de especificar plenamente la aplicación de las multas.

Para el efecto la Asesoría Jurídica de la Coordinadora Nacional de Transporte ha elaborado una propuesta que consiste en modificar los artículos 177, 186 y 190 del Reglamento de Tránsito en el cual se especifican las multas a conductores y a propietarios de los vehículos según el caso.

Cámara de Transportistas Centroamericanos

37 Calle "A" 19-97 Zona 12
Ciudad Guatemala, C. A.
Teléfono (502) 24421348
Telefax (502) 24420255
Correo: info@catransca.net

¡Estamos en el WEB!
www.catransca.net

NUESTRA MISIÓN:

Promover el desarrollo y mejoramiento del transporte por carretera, defendiendo y coordinando los intereses de nuestros asociados

“Los funcionarios de Aduanas de Costa Rica ofrecieron a los dirigentes del transporte proponer ante los demás países, la unificación de procedimientos dentro del Marco de la Unión Aduanera de los países de la región”

A NUESTROS LECTORES:

Hoy en día los controles aduaneros implementados por las autoridades aduaneras de los países de la región centroamericana para evitar las malas prácticas en el intercambio comercial son verdaderamente estrictos. Debido a las inconsistencias detectadas por empleados de aduanas en los procesos de verificaciones físicas de mercancías, los transportistas estamos siendo objeto de una serie de controles que persiguen abatir la defraudación y el contrabando en todos los países de la región.

Los transportistas honestos y honrados estamos obligados a tomar acciones concretas y precisas para rescatar la buena imagen que debe tener la actividad del transporte, como una actividad digna y sana que contribuye al desarrollo constante de las otras actividades económicas de nuestros países y al desarrollo económico y social de los trabajadores y empresarios del sector transporte.

Con tal propósito, es importante que empresarios y trabajadores del transporte cumplamos eficientemente nuestro trabajo, dentro del marco de legalidad y normas de ética profesional. Para el efecto es necesario que cuando aceptamos prestar el servicio verifiquemos que las mercancías que transportamos sean de lícito comercio, que en caso de necesitar permisos fitosanitarios o de salud se los proporcionen adecuadamente, y es sumamente indispensable que los conductores verifiquen que las mercancías que se van a transportar coincidan exactamente en cantidad y descripción con la documentación que provee el contratante de nuestro servicio.

No debemos aceptar transportar mercancías que no están debidamente declaradas en los documentos de embarque, esto está sucediendo en muchos casos, probablemente por descuido de los conductores de no verificar su carga, y esto es lo que debemos considerar para evitar problemas en las aduanas que ejercen los controles y no ser descalificados y señalados por los funcionarios de aduanas como partícipes de actos ilícitos.

LA JUNTA DIRECTIVA

GESTIONES EN CENTROAMÉRICA

Como parte de las actividades de gestión que se están llevando a cabo por los dirigentes de la Federación Centroamericana de Transporte con el propósito de eliminar las medidas y disposiciones de los funcionarios de los puestos aduaneros fronterizos de los países de Centroamérica que afectan los costos y tiempos de recorrido de los medios de transporte, se ha elaborado un documento que se denomina *“Medidas que afectan el Costo del Transporte y la Competitividad en el Comercio Regional”*.

Este documento se ha enviado al departamento de Integración Económica del Ministerio de Economía de Guatemala y a la Dirección de Integración y Comercio de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana con la finalidad de someterlo al conocimiento de los funcionarios

de esas entidades para que lo adopten como un documento oficial del sector transporte de la región y se considere la implementación de las propuestas de solución que se incluyen, para alcanzar mejoras en los mecanismos de facilitación al transporte y comercio regional.

Los dirigentes de las entidades asociativas de Costa Rica también han tomado la iniciativa de presentarlo ante los funcionarios del Ministerio de Comercio Exterior y de la Dirección General de Aduanas, con resultados satisfactorios, ya que según nos han informado se logró que los funcionarios de aduanas de ese país decidieron solicitar al resto de los países de la región que es importante que se revisen las propuestas de los transportistas y se resuelvan los planteamientos.