

Coordinación del Servicio de Valoración Aduanera
Subdirección de Gestión Técnica Aduanera

GASTOS DE TRANSPORTE EN LA DETERMINACIÓN DEL VALOR EN ADUANA



DIAN[®]
POR UNA COLOMBIA MÁS HONESTA



El emprendimiento
es de todos

Minhacienda

GASTOS DE TRANSPORTE EN LA DETERMINACIÓN DEL VALOR EN ADUANA

UAE DIAN

**DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE ADUANAS
SUBDIRECCIÓN DE GESTIÓN TÉCNICA ADUANERA
Coordinación del Servicio de Valoración Aduanera**

PROCESO OPERACIÓN ADUANERA

Lo reflejado en esta publicación no exime a los usuarios aduaneros de las obligaciones establecidas en la normatividad aduanera vigente. Las denominaciones y clasificaciones que se presentan en esta publicación no implican ningún juicio, legal o de otra índole, aval o aceptación de un límite.

Teniendo en cuenta que estos documentos son cartillas para guía del usuario, para mejorar la exactitud y la integridad, de la presente publicación diríjase a <https://www.dian.gov.co/normatividad/Paginas/normas.aspx>

VERSIÓN N° 1 AÑO (2020)

Código CT-OA-0112

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	3
1. OBJETIVO GENERAL.....	4
1.1. Objetivos específicos.....	4
2. FUNDAMENTO LEGAL.....	4
3. DEFINICIONES.....	4
4. MARCO CONCEPTUAL.....	7
5. GASTOS DE TRANSPORTE.....	9
6. GASTOS CONEXOS AL TRANSPORTE.....	10
7. GASTOS DE TRANSPORTE Y CONEXOS GRATUITOS O EN MEDIOS O SERVICIOS PROPIOS.....	12
8. SOPORTE DOCUMENTAL DE LOS GASTOS DE TRANSPORTE Y CONEXOS...	12
9. GASTOS DE TRANSPORTE Y CONEXOS A DEDUCIR EN EL PRECIO REALMENTE PAGADO O POR PAGAR.....	14
10. GASTOS DE TRANSPORTE Y CONEXOS INCLUIDOS EN LA FACTURA COMERCIAL.....	14
11. DILIGENCIAMIENTO DE LAS DECLARACIONES ANDINA DEL VALOR Y DE IMPORTACIÓN.....	15
12. OTROS ASPECTOS A TENER EN CUENTA.....	17
Anexos:	
I. GENERALIDADES DEL FLETE – MODO DE TRANSPORTE MARÍTIMO.....	19
II. TARIFAS DE FLETE – MODO DE TRANSPORTE AÉREO.....	23
III. RECARGOS AL FLETE Y GASTOS CONEXOS.....	26
CONTROL DE CAMBIOS.....	29

INTRODUCCIÓN

La Subdirección de Gestión Técnica Aduanera de la Dirección de Gestión de Aduanas, como apoyo a los usuarios de comercio exterior y a los funcionarios, presenta esta cartilla sobre gastos de transporte en la determinación del valor en aduana, con el propósito de orientar la correcta aplicación de las normas sobre valoración aduanera.

En este instrumento se desarrollan todos los aspectos relativos a los gastos de transporte y conexos al mismo, establecidos en el Acuerdo sobre Valoración de la OMC, los Instrumentos del Comité Técnico de Valoración en Aduana, la Decisión Andina 571 de 2003, el Reglamento Comunitario adoptado por la Resolución Andina 1684 de 2014 modificada por la Resolución 1828 de 2016 y la normatividad aduanera nacional.

Se pretende con esta cartilla, entre otros temas, identificar los gastos conexos al transporte, los cuales presentan alguna dificultad práctica en la determinación del valor en aduana y junto con los demás gastos de transporte, dar claridad sobre su inclusión o exclusión en el cálculo de la base gravable según lo previsto en las normas sobre valoración aduanera.

Se presentan así mismo, orientaciones frente a la forma de diligenciar la declaración andina del valor y la declaración de importación, las cuales deben, en todos los casos, reflejar el valor en aduana que se constituirá en la base gravable para la liquidación de los tributos aduaneros.

Al mismo tiempo, se incluye información relativa al transporte y a los gastos conexos que permite conocer las prácticas usuales mundiales, lo cual contribuye al entendimiento de este tema en el ámbito internacional.

Con la implementación de esta iniciativa se busca lograr una eficiente vigilancia de las obligaciones aduaneras que les permita a los funcionarios establecer posibles infracciones en que puedan incurrir los importadores y que pueda conllevar a un menor pago de tributos aduaneros o hasta llegar a estar inmersos en el delito de fraude aduanero establecido en la Ley 1762 de 2015; igualmente, contribuirá al fortalecimiento de los sistemas de control, la generación de recaudo justo y el fomento al cumplimiento voluntario de las obligaciones aduaneras.

La presente cartilla reemplaza la cartilla de “Gastos de Transporte en el Valor en Aduana”, expedida en septiembre 15 de 2009.

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

1. OBJETIVO GENERAL

Brindar una herramienta de consulta a los usuarios aduaneros y funcionarios de las áreas de Operación Aduanera, Fiscalización, Liquidación y Jurídica, o quienes hagan sus veces, que permitirá una mejor aplicación de las normas sobre valoración aduanera, para efectos de la determinación del valor en aduana o de la verificación del mismo, durante la nacionalización de las mercancías importadas o con posterioridad a la misma.

1.1. Objetivos Específicos

- 1.1.1. Dar claridad respecto a los gastos de transporte y conexos.
- 1.1.2. Suministrar los aspectos que permiten distinguir las adiciones y deducciones, respecto a los gastos de transporte y conexos, frente al precio realmente pagado o por pagar.
- 1.1.3. Demostrar la importancia de las pruebas documentales para la determinación del valor en aduana.
- 1.1.4. Evidenciar la importancia de los gastos de transporte y conexos al determinar el valor en aduana en la declaración andina del valor y/o en la declaración de importación.

2. FUNDAMENTO LEGAL

- ❖ Acuerdo sobre Valoración de la OMC, artículo 8.2.
- ❖ Decisión Andina 571 de 2003, artículos 6 y 7.
- ❖ Resolución Andina 1684 de 2014 que adoptó el Reglamento Comunitario, artículo 20, literales e), f) y g); artículos 30, 31 y 32; artículo 33, literales c) y d) y artículo 67.
- ❖ Comentarios 7.1., 9.1. y 21.1. del Comité Técnico de Valoración en Aduana.
- ❖ Decreto 1165 de 2019, artículos 3, 320, 321 y 330.
- ❖ Resolución 46 de 2019, artículo 340, numeral 2 y artículo 354.

3. DEFINICIONES

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

Acuerdo sobre Valoración de la OMC. El Acuerdo relativo a la aplicación del artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 de la Organización Mundial del Comercio.¹

Administración aduanera: Es el órgano de la Administración Pública competente para ejercer el control y la potestad aduanera a efectos de aplicar y velar por el cumplimiento de la normatividad aduanera, recaudar los tributos aduaneros, sanciones, tasas y cualquier otro concepto que deba percibir la aduana.²

¹ Art 2 Reglamento Comunitario adoptado por la Resolución Andina 1684 de 2014

² Art 3 Decreto 1165 de 2019

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

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 modos³.

Cruce de frontera. Es el paso autorizado por los países en su frontera común para la circulación de personas, mercancías y vehículos.⁴

Datos objetivos y cuantificables. Aquellos que pueden demostrarse con elementos de hecho, tales como documentos escritos, medios magnéticos, digitales o electrónicos. Son susceptibles de cálculos matemáticos y/o de verificación.⁵

Documento de transporte. Término genérico que comprende el documento marítimo, aéreo, terrestre, fluvial o ferroviario, que el transportador respectivo o el agente de carga internacional o el operador de transporte multimodal, entrega como certificación del contrato de transporte y recibo de la mercancía que será entregada al consignatario o destinatario en el lugar de destino.

Cuando este documento es expedido por el transportador, se denomina **documento de transporte directo**.

El documento de transporte emitido por el transportador o por el agente de carga internacional que corresponda a carga consolidada, se denominará **máster**.

Así mismo, cuando el documento de transporte se refiera específicamente a una de las cargas agrupadas en el documento consolidador de carga y lo expida un agente de carga internacional, se denomina **documento de transporte hijo**.

Cuando el documento de transporte lo expide un operador de transporte multimodal, se denomina, **documento o contrato de transporte multimodal**, el que acredita que el operador ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas del contrato.

El documento de transporte podrá ser objeto de endoso aduanero parcial o total. De igual manera, podrá ser objeto de endoso total en propiedad.⁶

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.

³ Convenio de las Naciones Unidas Sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo-Rotterdam

⁴ Art 3 Decreto 1165 de 2019

⁵ Artículo 2 Reglamento Comunitario adoptado con la Resolución Andina 1684 de 2014

⁶ Art 3 Decreto 1165 de 2019

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

En la fijación del precio de los fletes se incluyen muchas variables, como la naturaleza de la carga, su cantidad, valor, relación peso/medida, distancia a recorrer, etc.

Gastos de transporte. Son todos aquellos gastos que se ocasionan por el traslado de las mercancías importadas y gastos relacionados, desde el lugar de entrega de las mercancías hasta el lugar de importación.

Gastos conexos. Son las erogaciones o desembolsos en los cuales se incurre durante el transporte y/o en razón o con ocasión del mismo, en virtud de una relación existente entre el servicio principal de transporte y los servicios accesorios que, como tales, derivan su existencia del primero.

Gastos de entrega. Los gastos de entrega, conforme a lo previsto en el artículo 6 de la Decisión Andina 571 de 2003 son los señalados en los literales e), f) y g) del numeral 1 del artículo 20 del Reglamento Comunitario.⁷

Incoterms. Acrónimo del inglés International Commercial Terms que se traduce como Términos de Comercio Internacional.

Los Incoterms son un conjunto de reglas internacionales, regidos por la Cámara de Comercio Internacional, que determinan el alcance de las cláusulas comerciales incluidas en el contrato de compraventa internacional.

Los Incoterms también se denominan cláusulas de precio, pues cada termino permite determinar los elementos que lo componen. La selección del Incoterms influye sobre el costo del contrato.

El propósito de los Incoterms es el de proveer un grupo de reglas internacionales para la interpretación de los términos más usados en el Comercio internacional.

Los Incoterms determinan:

- El alcance del precio.
- En qué momento y dónde se produce la transferencia de riesgos sobre la mercancía del vendedor hacia el comprador.
- El lugar de entrega de la mercancía.
- Quién contrata y paga el transporte
- Quién contrata y paga el seguro
- Qué documentos tramita cada parte y su costo. ⁸

⁷ Art. 30 del Reglamento Comunitario adoptado por la Resolución 1684 de 2014

⁸ <http://www.businesscol.com/comex/incoterms.htm>

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

Con la evolución del comercio internacional dichas normas han sido revisadas y actualizadas en 1946, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 y 2020.⁹

Lugar de importación. Para la aplicación de los ajustes por los gastos de entrega de que trata el artículo 6 de la Decisión Andina 571 de 2003, con independencia de la modalidad de importación a que sea sometida la mercancía, el lugar de importación es 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.”¹⁰

La referencia al “Territorio Aduanero de la Comunidad Andina”, deberá considerarse respecto del “Territorio Aduanero del País Miembro de importación”, hasta que la Comunidad Andina se constituya en un Territorio Aduanero Comunitario. (Disposición Transitoria Tercera de la Decisión Andina 571 de 2003).

Medio de transporte. Es cualquier nave, aeronave, vagón de ferrocarril o vehículo de transporte por carretera, incluidos los remolques y semirremolques, cuando están incorporados a un tractor o a otro vehículo automóvil que movilizan mercancías.¹¹

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”¹²

4. MARCO CONCEPTUAL

Conforme a lo previsto en el artículo 1 de la Decisión Andina 571 de 2003, para los efectos de la valoración aduanera de las mercancías importadas, los países miembros deben regirse por el Acuerdo sobre Valoración de la OMC, en adelante llamado Acuerdo.

A su vez, el artículo 320 del Decreto 1165 de 2019 establece el fundamento legal para la determinación del valor en aduana y el artículo 321 del citado decreto, la supremacía de las normas y su carácter obligatorio.

De conformidad con lo previsto en el Acuerdo, la primera base para determinar el valor en aduana de las mercancías importadas es el Método del Valor de Transacción, definido como el precio realmente pagado o por pagar por dichas mercancías, ajustado conforme a lo indicado en el artículo 8, siempre que se cumplan los requisitos exigidos en el artículo 1. De no ser posible valorar por este método debe acudir a los métodos secundarios, en donde en aplicación del Método del Último Recurso se podrán utilizar los casos especiales de valoración.

9

https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbF1jTAAUMjS2MTtbLUouLM_DxblwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhiQaptWmJOcSoAQWXsVjUAAAA=WKE

¹⁰ Art. 7 Decisión Andina 571 de 2003

¹¹ Art. 3 Decreto 1165 de 2019

¹² Art. 15.1.a) Acuerdo sobre Valoración de la OMC

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

El numeral 2 del artículo 8 del Acuerdo da la facultad a los países miembros, de incluir o excluir del valor en aduana, los gastos de entrega allí relacionados. En virtud de lo anterior, el artículo 6 de la Decisión Andina 571 de 2003 establece que todos los elementos descritos en este numeral formarán parte del valor en aduana.

Por tal razón, en todos los casos en que se determine el valor en aduana de las mercancías objeto de importación, los gastos de entrega forman parte del valor en aduana, sin importar el método de valoración que se utilice.¹³

Cabe señalar que, conforme al numeral 1 del artículo 30 del Reglamento Comunitario adoptado por la Resolución Andina 1684 de 2014, los gastos de entrega comprenden:

- a) Los gastos de transporte de las mercancías importadas hasta el lugar de importación;
- b) Los gastos de carga, estiba, desestiba, descarga, manipulación¹⁴ y demás gastos ocasionados por el transporte de las mercancías importadas hasta el lugar de importación, excepto los gastos de descarga y manipulación en el lugar de importación, siempre que se distingan de los gastos totales de transporte; y
- c) El costo del seguro.

De otra parte, el literal b) del numeral 3 de la Nota Interpretativa al artículo 1 del mismo Acuerdo, señala que los gastos de transporte posteriores a la importación no hacen parte del valor en aduana, siempre que se especifiquen separadamente en la factura comercial.

Para adicionar los gastos de transporte y conexos al precio pagado o por pagar, los mismos se deben soportar con datos objetivos y cuantificables.

La procedencia del ajuste de los gastos de transporte y conexos al precio pagado o por pagar, depende de:

- Las condiciones de entrega física de las mercancías pactadas entre el vendedor y el comprador, normalmente referidas a los Incoterms. Los gastos de transporte y conexos pueden estar incluidos o no en el precio facturado por el vendedor, incluso cuando la entrega física se haya hecho en un punto posterior al lugar de importación identificado.¹⁵
- 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.

¹³ Último inciso del artículo 330, Decreto 1165 de 2019

¹⁴ El Manual de Instructores elaborado por el Consejo de Cooperación Aduanera de Bruselas (hoy Organización Mundial de Aduanas), al tratar el tema de los gastos de transporte, la manipulación abarca actividades conexas o inherentes al transporte material de las mercancías, como extender manifiestos, conocimiento de embarque, cartas de porte, obtener licencias de exportación y diligenciar cualquier disposición para el transporte.

¹⁵ Numeral 2, artículo 30 Reglamento Comunitario adoptado por la Resolución Andina 1684 de 2014

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

- Los servicios contratados con el agente de carga o con el operador de transporte multimodal.

En aplicación del segundo inciso del artículo 6 de la Decisión Andina 571 de 2003, No forman parte del valor en aduana, los gastos de descarga y manipulación en el lugar de importación, siempre que se distingan de los gastos totales de transporte.

Teniendo en cuenta que esta Cartilla solo está referida a los gastos de transporte, de los gastos de entrega enunciados, no se tendrá en cuenta el costo del seguro.

5. GASTOS DE TRANSPORTE

Los gastos de transporte comprenden también, los gastos conexos a dicho transporte. Por lo tanto, deben tenerse en cuenta todos los gastos incurridos por estos conceptos, desde el lugar de entrega física de las mercancías pactado con el vendedor en el exterior hasta el lugar de importación.

Para el efecto, el lugar de importación corresponde al puerto o muelle, aeropuerto o cruce de frontera, con jurisdicción en la correspondiente Dirección Seccional de Aduanas o de Impuestos y Aduanas, en donde la mercancía debe ser sometida por primera vez a las formalidades aduaneras relativas al proceso de llegada de las mercancías al territorio aduanero nacional, previstas en los artículos 140 a 156 del Decreto 1165 de 2019 y los artículos 185 a 196 de la Resolución 46 de 2019.

Conforme a lo establecido en el artículo 31 del Reglamento Comunitario adoptado por la Resolución Andina 1684 de 2014, los gastos de transporte, así como los gastos conexos con ese transporte, incluyen, entre otros:

- a) Adaptación para la exportación.
- b) El acarreo y manipulación en territorio extranjero.
- c) Manejo y entrega de la mercancía hasta el puerto o lugar de embarque.
- d) Los fletes desde el primer lugar de embarque hasta el lugar de importación.
- e) La carga, descarga y manipulación en puertos extranjeros.
- f) Gastos por el envío de los documentos de transporte.
- g) Gastos por el pago del flete en destino.
- h) Consumo de combustibles.
- i) Gastos de consolidación y desconsolidación y de estiba y desestiba en puerto extranjero.

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

- j) Gastos de endosos y de comunicaciones.
- k) Gastos de sobrestadías por retrasos o demoras en puerto extranjero.
- l) El costo o alquiler de los contenedores, cilindros, tanques o similares que sean utilizados para el transporte de las mercancías.
- m) Los gastos de almacenamiento temporal de las mercancías en el puerto de exportación y de tránsito internacional mientras se produce el transporte.

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 nacional y antes o después de la importación.

Cuando la mercancía ha sufrido varios trayectos antes de su llegada al territorio aduanero nacional, se deben tener en cuenta todos estos gastos para todos los trayectos, al momento de determinar los gastos de transporte. Por ejemplo, si la mercancía procede de China y el barco realiza una escala en Panamá para llegar a Cartagena, los gastos de transporte y conexos que forman parte del valor en aduana, son los correspondientes a los dos (2) trayectos: de China a Panamá y de Panamá a Cartagena.

6. GASTOS CONEXOS AL TRANSPORTE

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 el transportador, en factura expedida por el agente de carga o por el Operador de Transporte Multimodal.

Debe tenerse en cuenta que 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.

A efectos de establecer un tratamiento adecuado de los gastos de transporte y conexos, se debe considerar lo siguiente:

- a) Cada gasto debe analizarse de manera individual teniendo en cuenta su naturaleza, quien lo realiza y las circunstancias de tiempo, modo y lugar que le son propias.
- b) Todos los gastos de traslado desde el lugar de entrega físico de las mercancías hasta el lugar de importación y si por razones inherentes al mismo se causan otros gastos durante este trayecto, tales gastos se entenderán relacionados con el transporte y, por ende, conformantes del valor en aduana.

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

- c) La negociación entre las partes en torno al precio del transporte, incluyendo los recargos y erogaciones conexas, así como la realidad de los correspondientes gastos, son determinantes en la identificación de la naturaleza de éstos y su cuantificación.

Conforme a lo anterior, para un mejor entendimiento, a continuación, se presentan algunos casos frecuentes, que permitirán ilustrar su calificación como elementos que constituyen o no valor en aduana, según las circunstancias planteadas:

- ❖ Gastos por limpieza de contenedores. Son valor en aduana en los casos en que, en desarrollo de una negociación, han de pagarse a la compañía de transporte gastos por limpieza de contenedores después de su transporte. Por ejemplo, cuando las mercancías importadas son productos químicos, hay que limpiar el depósito de los productos químicos líquidos una vez finalizado el trayecto que corresponda, entendiéndose que tales costos forman parte de los gastos relacionados con el transporte (Manual de Instructores de la hoy Organización Mundial de Aduanas).
- ❖ Los Collection fee, gasto financiero en que debe incurrir el agente de carga internacional cuando debe invertir más pesos colombianos para comprar el dólar por el flete collect que debe girar éste al exterior.

Son valor en aduana, si el sobrecosto en que incurre el agente de carga internacional es un real recargo al flete negociado, ya que interfiere en los intereses del beneficiario del flete, con el aumento de su precio y de quien lo sufraga, con el aumento proporcional del gasto.

No son valor en aduana, cuando acordado y definido el precio del flete en dólares, fuera del precio negociado el agente de carga internacional debe gastar más pesos colombianos para comprar el dólar por el flete que debe girar al exterior. Dicho recargo no es valor en aduana por tratarse de una diferencia en cambio, no un incremento real del precio del flete fijado en beneficio del prestador del servicio. El mayor valor referido, al no ser un auténtico recargo al flete, tampoco puede ser considerado como elemento conformante del valor en aduana.

- ❖ Due Carrier, Security Fee o Sobrecargo por Riesgos de Sanción Aduanera en Colombia. Recargos establecidos por los transportadores en Colombia, con el fin de cubrir posibles sanciones por incumplimiento de obligaciones aduaneras derivadas de la presentación de la mercancía y entrega física de documentos de viaje ante la autoridad aduanera.

No forman parte del valor en aduana porque son gastos ocasionados por el transporte posterior a la importación.

- ❖ Uso de infraestructura del puerto o aeropuerto en el lugar de importación.

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

No es valor en aduana, a pesar de ser un gasto relacionado con el transporte, en razón a que se causa de manera posterior a la importación de las mercancías.

Sin que constituya un listado exhaustivo, en el Anexo III, se enlistan algunos de los gastos conexos más representativos en los modos aéreo y marítimo.

7. GASTOS DE TRANSPORTE Y CONEXOS GRATUITOS O EN MEDIOS O SERVICIOS PROPIOS

De acuerdo al artículo 6 de la Decisión Andina 571 de 2003, cuando alguno de los gastos de transporte de las mercancías y gastos conexos al transporte de dichas mercancías hasta el lugar de importación, los gastos de carga, descarga y manipulación ocasionados por el transporte de las mercancías importadas hasta el lugar de importación, le resulte gratuito al comprador o al importador, se efectúe por los medios o servicios propios, no se hubiera causado o no estuviera debidamente soportado documentalmente, se incluirán en el valor en aduana, calculados según los procedimientos y las tarifas o primas 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 secundarios, en el orden de aplicación previsto en la Nota General del Anexo I del Acuerdo.

A su vez, el artículo 30 del Reglamento Comunitario adoptado por la Resolución Andina 1684 de 2014, establece que las tarifas o primas habitualmente aplicables podrán ser tomadas de información contenida en antecedentes de otras importaciones con las debidas comprobaciones, de tablas elaboradas por la administración aduanera con datos o tarifas que tendrán que ser actualizados periódicamente, o de información suministrada por las empresas que presten tales servicios.

En virtud del citado artículo 30, si se trata de vehículos que ingresan 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 ocurridos durante el trayecto recorrido, desde el lugar de entrega en el exterior hasta el lugar de importación a Colombia.

8. SOPORTE DOCUMENTAL DE LOS GASTOS DE TRANSPORTE Y CONEXOS

El comentario 21.1 del Comité Técnico de Valoración en Aduana, en concordancia con el Acuerdo sobre Valoración de la OMC, establece que se deben utilizar los gastos reales de transporte y no los teóricos o estimados que se puede registrar en la factura comercial expedida por el vendedor. Tales gastos reales son los importes que en definitiva se pagan al transportista o a quien presta los servicios de transporte y conexos. Por tal razón, siempre se deben tener en cuenta los documentos que prueben tales gastos.

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

A nivel nacional, dentro de los documentos justificativos de la Declaración Andina del Valor, de que trata el artículo 330 del Decreto 1165 de 2019, se enlistan los relativos a los gastos de transporte y conexos, así:

“4. Documento que demuestre el valor del transporte internacional y de los gastos conexos con el mismo, o en su defecto, el documento que sustente las tarifas o primas habitualmente aplicables (...).”

“6. En general, el documento que sustente los gastos de entrega de la mercancía importada conforme con el numeral 2 del artículo 8 del Acuerdo sobre Valoración de la OMC:”

En concordancia con lo anterior, el numeral 2 del artículo 340 de la Resolución 46 de 2019, establece los requisitos para los gastos de entrega, cuando tales gastos le resultan gratuitos al comprador o al importador, se efectúe por los medios o servicios propios de los mismos, no se hubieran causado o no estuvieran debidamente soportados documentalmente. Para el efecto, señala que *“... las tarifas o primas habitualmente aplicables solo serán admisibles cuando las empresas legalmente constituidas, que presten servicios de transporte y/o de seguro, expidan la respectiva cotización con la siguiente información:*

- 2.1. Identificación y nombre o razón social del importador asegurado.*
- 2.2. Fecha de expedición y vigencia de la cotización.*
- 2.3. B/L, guía área o carta de porte en el caso del seguro de la mercancía.*
- 2.4. Número de factura comercial de la mercancía importada.*
- 2.5. Período y trayecto que cubre.*
- 2.6. Cobertura del riesgo.*
- 2.7. Descripción y cantidad de mercancía que transporta o ampara.*
- 2.8. Base de cálculo de la tarifa del flete o de la prima del seguro.*
- 2.9. Monto o tarifa del flete y gastos conexos al transporte, a cobrar.*
- 2.10. Tarifa y monto de la prima a cobrar.”*

Resumiendo, el documento mediante el cual se sustentan los gastos de transporte y conexos, declarados, pueden ser:

- El documento de transporte.
- La factura del agente de carga internacional.
- La factura del operador de transporte multimodal.
- La factura de los distintos sujetos que intervienen en la prestación de los servicios relacionados con los gastos conexos al transporte, que no figuren en el documento de transporte.
- La factura expedida por quien suministró el servicio relacionado con el gasto conexo al transporte, que corresponda.
- La factura comercial.

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

- Cotización de empresas legalmente constituidas que presten servicios de transporte en donde se encuentren las tarifas o primas habitualmente aplicables, cuando los gastos de transporte y conexos sean gratuitos o en medios o servicios propios.

En el caso de los vehículos que sean introducidos al país por sus propios medios y no sea posible obtener datos sobre tarifas de fletes habitualmente aplicables, se podrán calcular los gastos de transporte conforme al costo de combustibles consumidos durante el trayecto recorrido, desde el lugar de entrega en el exterior hasta el lugar de importación a Colombia. 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.¹⁶

Cuando el documento de transporte no contenga el valor de los gastos de transporte y conexos, se debe solicitar a quien suministró el servicio de transporte, una certificación o constancia expedida en original donde conste el valor de cada uno de los gastos de transporte y conexos que le hayan sido cancelados o le vayan a cancelar, conforme a lo previsto en el numeral 2 del artículo 340 de la Resolución 46 de 2019.

9. GASTOS DE TRANSPORTE Y CONEXOS A DEDUCIR EN EL PRECIO REALMENTE PAGADO O POR PAGAR

El artículo 33 del Reglamento Comunitario adoptado con la Resolución Andina 1684 de 2014, en armonía con el Comentario 9.1 del Comité Técnico de Valoración Aduanera, señala que, en la determinación del valor en aduana, se podrán deducir del precio realmente pagado o por pagar del comprador al vendedor, siempre y cuando estén contenidos en éste y se distingan, es decir, que hayan sido facturados por el vendedor y que aparezcan especificados separadamente en la factura comercial:

- a) Transporte y acarreos ocurridos con posterioridad a la llegada de la mercancía al lugar de importación, así como los de almacenamiento temporal de las mercancías, por razones inherentes al transporte, realizados después de la llegada al lugar de importación.
- b) Gastos de descarga y manipulación en el lugar de importación, así como los gastos pagados por sobrestadía de los buques en el puerto o lugar de importación.

10. GASTOS DE TRANSPORTE Y CONEXOS INCLUIDOS EN LA FACTURA COMERCIAL

De conformidad con el numeral 2 del artículo 31 del Reglamento Comunitario adoptado por la Resolución Andina 1684 de 2014, si los gastos de transporte y conexos están contenidos en la factura comercial, se debe proceder de la siguiente forma:

- a) Cuando los gastos de transporte y conexos estén contenidos en la factura comercial y el importe pactado entre el vendedor y el comprador resulte diferente del que realmente haya

¹⁶ Art 354, Resolución 46 de 2019

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

pagado el vendedor a un tercero, deben tomarse en cuenta los gastos reales pagados en definitiva por concepto del servicio de transporte y gastos conexos hasta el lugar de importación de conformidad con el documento de transporte.

- b) Cuando la factura comercial ampare un gasto de transporte y conexo mayor a lo que establece el documento de transporte, la diferencia forma parte del gasto de transporte y conexo de que se trate, para el cálculo del valor en aduana, salvo que el importador demuestre que la diferencia fue reembolsada o no va a ser pagada.

Debe tenerse en cuenta que, si los gastos de transporte y conexos se encuentran incluidos en la factura comercial, es porque de tal forma se negoció, por tal razón cobran importancia los términos “Incoterms”, en especial los correspondientes a la revisión 2020, los cuales resultan útiles a efectos de la aplicación de los ajustes por gastos de entrega y facilitan la valoración de las mercancías importadas.¹⁷

Por lo tanto, cuando el valor negociado entre el vendedor y el comprador por la mercancía importada comprenda el valor de los gastos de transporte y conexos, es decir, el término de entrega pactado entre las partes corresponda a un CFR, CPT, CIF, CIP, DAP, DPU o DDP, se debe constatar con el documento de transporte, los montos de gastos de transporte y conexos frente a los contenidos en la factura comercial, con el fin de dar aplicación a lo indicado en los literales a) y b), enunciados en el presente numeral.

Si la factura comercial no contiene gastos conexos que formen parte del valor en aduana y el comprador está obligado a pagarlos o los cancela de manera separada, los mismos deben incluirse, adjuntando el respectivo soporte.

Cuando la factura comercial no incluye los gastos de transporte y conexos, como puede ser el caso, cuando se negocia bajo los términos EXW, FCA, FAS y FOB, se debe adjuntar como soporte de los gastos de transporte y conexos, el documento de transporte y/o facturas que contengan tales gastos.

Cabe agregar que, si el comprador no negoció con los Incoterms, sino que utilizó otra designación que consigna las condiciones de entrega física de las mercancías, de igual manera se deben tener en cuenta las consideraciones anteriores, dependiendo del lugar de entrega físico pactado.

11. DILIGENCIAMIENTO DE LAS DECLARACIONES ANDINA DEL VALOR Y DE IMPORTACIÓN

Para el correcto llenado de las declaraciones de importación y andina del valor, cuando corresponda, en lo relacionado con los gastos de transporte y conexos, se debe tener en cuenta lo siguiente:

¹⁷ Art 67 Reglamento Comunitario adoptado por la Resolución Andina 1684 de 2014

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

- a) En todos los casos, la información que se traslade a las declaraciones de importación y andina del valor debe corresponder a cada uno de los documentos que soporten los gastos de transporte y conexos en los que se incurrió para el traslado de las mercancías, desde el lugar de entrega físico de las mercancías hasta el lugar de importación.
- b) Cuando la factura comercial contenga elementos que no formen parte del valor en aduana y se deban deducir, los mismos deben distinguirse o discriminarse en dicha factura.
- c) Aspectos a tener en cuenta en la declaración andina del valor:
 - i. A nivel general:
 - En la casilla correspondiente al “Precio neto según factura”, sin importar el término negociado e indicado en la casilla “Condiciones de entrega”, debe registrarse el importe neto de la mercancía que se está declarando, en la moneda de negociación, que aparece en la factura comercial, y cuando proceda, realizar su conversión a dólares de los Estados Unidos de América (USD).

No hay lugar a desglosar el precio neto registrado en la factura comercial.

- En la casilla de “Pagos indirectos, descuentos retroactivos u otros”, registre el valor que corresponda a estos conceptos, según corresponda.
 - En la casilla de “Precio pagado o por pagar”, se registra la sumatoria de los valores consignados en las anteriores casillas.
 - En la casilla “Gastos de entrega posteriores a la importación”, se deben registrar los gastos de transporte y conexos que estén incluidos en el “Precio neto según factura”, ocurridos en el lugar de importación o después de la importación de las mercancías.
- ii. El “Precio neto según factura”, no contiene gastos de transporte y conexos:
 - Si la mercancía se entrega físicamente en un sitio antes del lugar de embarque, se deben adicionar los correspondientes gastos en las casillas: “Gastos de transporte, manejo y entrega en el exterior hasta el lugar de embarque”, “Gastos de transporte desde el lugar de embarque hasta el lugar de importación y “Gastos de carga, descarga y manipulación”.
 - Si la mercancía se entrega físicamente en el lugar de embarque, se deben adicionar los “Gastos de transporte, manejo y entrega en el exterior hasta el lugar de embarque”, si hay lugar a ello; los “Gastos de transporte desde el lugar de embarque

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

hasta el lugar de importación” y “Gastos de carga, descarga y manipulación” si se incurrió en estos últimos gastos.

- iii. El “Precio neto según factura”, contiene gastos de transporte y conexos:
 - Si los gastos de transporte y conexos son superiores al valor que por estos conceptos fue facturado por el vendedor, se debe registrar la diferencia frente al importe facturado por el vendedor, en las casillas “Gastos de transporte, manejo y entrega en el exterior hasta el lugar de embarque”, “Gastos de transporte desde el lugar de embarque hasta el lugar de importación y “Gastos de carga, descarga y manipulación”, según corresponda y se hayan originado antes o después del lugar de embarque.
 - Si los gastos de transporte y conexos son inferiores al valor que por estos conceptos fue facturado por el vendedor, la diferencia forma parte de los gastos de transporte o conexos para el cálculo del valor en aduana, salvo que el importador demuestre que la diferencia fue reembolsada o no va a ser pagada.

d) Aspectos a tener en cuenta en la declaración de importación:

- i. A nivel general:
 - La declaración de importación exige distinguir de manera separada en la casilla “Valor FOB USD”, el valor bajo estas condiciones, así no se haya negociado en este término. Si se ha negociado en términos diferentes a FOB o FCA, se deben hacer las estimaciones necesarias para obtener el valor de la negociación en estos términos.
 - En la casilla “Valor fletes USD”, se deben registrar los valores reales correspondientes a los gastos de transporte y conexos. Excepto cuando la factura comercial contenga gastos de transporte y conexos mayores a los realmente pagados o por pagar por tales conceptos, en cuyo caso, la diferencia formará parte de los gastos de transporte y conexos para el cálculo del valor en aduana de las mercancías, salvo que el importador demuestre que la diferencia fue reembolsada o no va a ser pagada.

12. OTROS ASPECTOS A TENER EN CUENTA

A continuación, se enuncian otros aspectos relacionados con los gastos de transporte y conexos que deben ser tenidos en cuenta:

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

a) Gastos de transporte en las importaciones procedentes de una zona franca.

Para el cálculo del valor en aduana en las importaciones provenientes de zona franca con destino al resto del territorio aduanero nacional, 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 de transporte y conexos y el costo del seguro, deben incluirse; además de los otros ajustes del artículo 8 del Acuerdo, si proceden.

b) Tratamiento de los gastos de almacenamiento en el exterior, posterior a la fecha de compra, pero antes de su exportación a Colombia.

Los gastos de almacenamiento en el exterior o cualquier otro gasto 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.

Los costos de las actividades que el comprador emprenda por su propia cuenta, se añadirán al precio realmente pagado o por pagar solamente si el artículo 8 del Acuerdo, los prevé

No obstante, si el almacenamiento es inherente al transporte, razón por la cual, incurre en gastos de almacenamiento en el puerto de exportación, mientras espera la llegada del barco en el que se exportará la mercancía, dicho gasto forma parte de los gastos de transporte y conexos y debe incluirse dentro del valor en aduana de la mercancía.¹⁸

¹⁸ Comentario 7.1 del Comité Técnico de Valoración en Aduana

ANEXO I
GENERALIDADES DEL FLETE
- MODO DE TRANSPORTE MARÍTIMO -

A. Unidades de uso más frecuentes¹⁹

Flete por peso. Pueden aplicarse las siguientes opciones:

- Tonelada Corta (Short Ton), equivalente a 2000 libras o 907 Kg.
- Tonelada Larga (Long Ton). Equivalente a 2240 libras o 1016 Kg.
- Tonelada Métrica (Metric Ton), equivalente a 2204 libras o 1000 Kg.

Flete por Volumen. Pueden aplicarse las siguientes opciones:

- Tonelada de 40 pies cúbicos, equivalente a una unidad de flete igual a 1.132 metros cúbicos.
- Metro cúbico, con equivalente a 35.316 pies cúbicos.

Flete por fletamento de viaje. Se calcula, en general, por la unidad de peso, volumen, tonelada o metro cúbico. También puede ser tasado sobre la base de un cierto rapport entre el peso y el volumen.

Falso flete. “Sobre vacío” o “flete muerto” (Dead freight). En esta modalidad, el fletador que no cargue la cantidad de mercancía estipulada en la Póliza de Fletamento, tiene que pagar el flete íntegro como si se tratara de carga completa. Paga vacío por lleno, llamado por esto falso flete.

Flete a todo evento (Ship lost or not lost). Es el flete pagado, cualquiera que sea la suerte del navío o de la carga. Permite al armador exigir el pago de la totalidad del flete en caso de ruptura de la carga o pérdida de la mercancía, como si el contrato hubiera sido plenamente cumplido.

Flete bajo conocimiento de embarque. Se efectúa de acuerdo con las tarifas aplicadas por la compañía naviera que son reflejo de las tasas de fletes impuestos por las conferencias de armadores, siempre en función del peso, volumen, peso-volumen, unidad, valor naturaleza, categoría, dificultad de la mercancía o del tonelaje que estas presentan.

19

[https://books.google.com.co/books?id=xap81LJBbWQC&pg=PA23&lpg=PA23&dq=Flete+a+todo+evento+\(Ship+lost+or+not+lost\).&source=bl&ots=DOT-GngumJ&sig=ACfU3U3qL_OYeENykgQTtpb_jk_DX703ZA&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwjekaGBt8TIAhUKvIkKHUEaDeUQ6AEwAHoECAoQAQ#v=onepage&q=Flete%20a%20todo%20evento%20\(Ship%20lost%20or%20not%20lost\).&f=false](https://books.google.com.co/books?id=xap81LJBbWQC&pg=PA23&lpg=PA23&dq=Flete+a+todo+evento+(Ship+lost+or+not+lost).&source=bl&ots=DOT-GngumJ&sig=ACfU3U3qL_OYeENykgQTtpb_jk_DX703ZA&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwjekaGBt8TIAhUKvIkKHUEaDeUQ6AEwAHoECAoQAQ#v=onepage&q=Flete%20a%20todo%20evento%20(Ship%20lost%20or%20not%20lost).&f=false)

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

Medio flete o semiflete. En este caso, se paga la mitad del importe por la totalidad del flete, incluso en el caso de desistir el embarque. Prácticamente consiste en una indemnización al armador.

Flete por valor o “Ad-valórem”. Aplicable a mercancías de mucho valor, consistiendo normalmente en la aplicación de un porcentaje sobre el valor de la mercancía.

Flete por precio global (Lumpsum Freight). Consiste en el abono de una cantidad total convenida entre navieros y fletadores, poniendo a disposición la totalidad de la bodega.

Flete de retorno. Back Freight. Aplicable por causas de no poder entregar la mercancía debido a eventualidades de fuerza mayor quedando, cubierto el pago de retorno al puerto de origen o a otro puerto.

Flete a prorrata. Es el pago concertado cuando se descarga la mercancía en otro puerto por causas ajenas al naviero y el propietario se hace cargo de ella en ese puerto. El pago es a prorrata de la distancia recorrida.

B. Formas de contratación del flete marítimo²⁰

Flete Básico. Es el costo de efectuar el transporte marítimo de un puerto a otro. En esta tarifa se consideran los términos de embarque que condicionan el costo final del flete básico.

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. Sí están incluidos los gastos de estiba y descarga.

F.I.O. (Free in and out). También para cargas a granel; implica que el flete cotizado no incluye los gastos de las operaciones de carga y descarga, sí los de estiba.

F.I.O.S.T. (Free In and Out and Stowed and Trimmed). Idem al anterior, pero excluye el gasto de paleo del grano.

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

F.I.L.O. (Free In, Liner Out). El flete no incluye los gastos de carga y los gastos de descarga son 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. No incluye los gastos de descarga.

²⁰ <https://www.transborder.com.co/wp-content/uploads/TransborderTerminosMaritimos.pdf>

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

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.

C. Formas de contratación en el transporte de contenedores ²¹

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.

²¹ <https://www.transborder.com.co/wp-content/uploads/TransborderTerminosMaritimos.pdf>

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

D. Condiciones de llenado y vaciado de contenedores²²

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 de carga internacional 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 de carga internacional 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.

²² <https://www.transborder.com.co/wp-content/uploads/TransborderTerminosMaritimos.pdf>

ANEXO II

TARIFAS DE FLETE

- MODO DE TRANSPORTE AÉREO - ²³

A. Tipos de tarifas

Tarifa mínima («M»). Es el mínimo a cobrar. Se aplica obligatoriamente cuando, al calcular la tarifa aplicable a determinado trayecto, resulta una cantidad inferior.

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.

Tarifa normal («N»). Es la aplicable a envíos de hasta 45 kilos o, en su defecto, de hasta 100 kg. En la práctica, supone el primer tramo de las tarifas por cantidad.

Tarifas por cantidad o generales de carga («Q»). A las tarifas de carga general se les aplica una tarifa por kilo distinta en función del peso total del envío (es el tipo de tarifa más común).

Se benefician de un descuento aproximado del 25% en relación con las tarifas normales. Se aplican a envíos superiores a 44 Kg. 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 1 (América del Norte y del Sur) se tarifican por los mínimos de 45, 100, 200, 300, 400 y 500 kg.

Tarifas básicas («B»+«K»). Muy habituales en trayectos europeos, se componen de una parte fija, o básica (se paga independientemente del peso), a la que se agrega otra parte por kilo. La suma de ambos componentes conforma la tarifa total a pagar.

Tarifas específicas (en inglés, *Specific Commodity Rates*, SCR, más conocidas por «*Corates*»). 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 Kg.

23

<https://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=11&ved=2ahUKEwjdy8iO6sTIAhVLo1kKHe91AuQQFjAKegQIAhAC&url=https%3A%2F%2Fwww.icex.es%2Ficex%2FGetDocumento%3FdDocName%3DDAX201774095%26site%3DicexES&usq=AOvVaw2KGS0OV3oqaZI21RwuDjpA>

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

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 USD 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 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.

Tarifas específicas por servicio. Existen tarifas distintas de la misma compañía y para el mismo trayecto en función del tipo de servicio que se ofrece, en función del plazo y urgencia en la entrega, preferencia sobre otras mercancías, etc.

B. Peso Tarifario

El peso tarifario, o peso sujeto a cargos, es el peso al que se va a aplicar la tarifa para calcular el flete aéreo en un envío. El importe del flete se calcula aplicando el tipo de tarifa que corresponda, considerando tanto el peso como el volumen del envío a transportar. La actual relación peso/volumen para el transporte aéreo se fija en 1.000 kilos = 6 metros cúbicos o, lo que es lo mismo, 1 metro cúbico equivale a 167 kg. Esta relación es la que aplican la mayoría de las aerolíneas, aunque algunas aplican una específica mayor (1.000 kg = 5 metros cúbicos) que asimismo debe tenerse en cuenta.

Lo primero que se hace para determinar la tarifa a aplicar a un envío es determinar si paga **por peso** (físico, real, de báscula) o **por volumen**. Para ello, se multiplica el volumen, expresado en metros cúbicos, por 167 kg; ello dará el equivalente en kilos facturables (a pagar). Si el peso

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

facturable obtenido es superior al peso bruto del envío (peso en báscula), se pagará en función del volumen y en los demás casos se hará por el peso bruto del envío. Se paga siempre por el mayor valor, es decir, el más conveniente para el transportista.

Otra forma de realizar la conversión de volumen a peso facturable o tarifario consiste en dividir por 6.000 el volumen del envío expresado en centímetros cúbicos. La operación es simple: una vez conocidas las medidas máximas del envío en centímetros, se multiplica largo x ancho x alto y se divide el resultado por 6.000 (algunas aerolíneas dividen entre 5.000 porque, como ya se ha mencionado, aplican una tasa de conversión diferente para calcular el peso tarifario, lo que en la práctica implica un coste mayor). El resultado es el peso de volumen, que será el tarifario, si resulta superior al peso bruto en báscula.

Veamos a continuación algunos ejemplos de cálculo del peso tarifario para diferentes envíos:

❖ Ejemplo 1:

El envío se compone de una caja cuyo peso bruto en báscula es 40 kg y que mide 165 x 35 x 65 cm

Peso de volumen = $165 \times 35 \times 65 / 6.000 = 62,56$

Peso tarifario = 62,56 kg

❖ Ejemplo 2:

El envío se compone de una caja cuyo peso bruto en báscula es 120 kg; sus dimensiones son: 135 x 45 x 85 cm

Peso de volumen = $135 \times 45 \times 85 / 6.000 = 86,06$

Peso tarifario = 120 kg

ANEXO III

RECARGOS AL FLETE Y GASTOS CONEXOS

RECARGOS AL FLETE MARÍTIMO

IDENTIFICACIÓN	SIGLAS	EXPLICACIÓN
Bunker Adjustment Factor / Emergency Fuel Ajustment	BAF / EFA	Recargo Por Combustible
Currency Adjustment factor	CAF	Recargo utilizado para soportar la Fluctuación de la moneda extranjera
General Rate Increase	GRI	Incremento General por temporada alta
Panamá Canal	PCS	Paso del canal de Panamá
Peak season surcharge	PSS	Costo por Temporada Alta
Special Equipment	SEQ	Costo por equipo especial
War Risk	WR	Riesgo de Guerra

Fuente: Adaptado por la Subdirección de Gestión Técnica Aduanera. UAE-DIAN

GASTOS CONEXOS AL TRANSPORTE MARÍTIMO

IDENTIFICACIÓN	SIGLAS	EXPLICACIÓN
Advance Fee / Disbursement Fee	ADF / DBF	Costo de Financiación
B/L FEE	B/L FEE	Costo de corte del documento de embarque
Booking fee		Honorario por reserva
Congestion surcharge	CS	Recargo por congestión
Container service charge	CSC	Cargo por servicio de contenedor
Colection fee	CF/CCF	Costo financiación
Cy Receiving Charge	CYR	Cargo por recepción
Documentation fee	DOF/DF	Cuota por documentación
	Drayage	Acarreo
Export brokerage	EXPORT BROKERAGE	Intermediación aduanera de exportación
Handling	HANDLING	Manejo
	HDL/CHC	Manejo de carga marítima
Inland haulage	I/H	Acarreo terrestre
Export inland rate	IHE	Gastos de exportación
Inland freight	INL	Costo flete interno, país de origen
Inspection fee		Honorario por inspección
Port additional charge	PAC	Cargos por uso del puerto
Panamá canal toll	PC	Recargo incremento costos canal.

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

IDENTIFICACIÓN	SIGLAS	EXPLICACIÓN
PEAK	Peak season charge	Costo por temporada alta
Packing	PKG	Empaque
Shipper's Export Declaration	SED	Declaración de Exportación
Special equipment	SEQ	Costo por equipo especial
Terminal Handling Charge	THC	Cargos por uso del Terminal en origen. (depende de la condición del flete).
Transshipment	TS	Transbordo o maniobra de tránsito
Wharfage	WFG	Muellaje
	WHA	Bodegaje
Warehousing	W/H	Almacenamiento
War risk	WR/IRC	Recargo por riesgo de guerra
X RAY	X-R	Rayos X

Fuente: Adaptado por la Subdirección de Gestión Técnica Aduanera. UAE-DIAN

RECARGOS AL FLETE AÉREO

IDENTIFICACIÓN	SIGLAS	EXPLICACIÓN
Due Agent	DA	Recargo del agente emisor de la AWB
Due Carrier	DC	Recargo de la aerolínea por concepto de documentación
Fuel Surcharge	FCS / FS	Recargo Por Combustible
Security Charge	SSC / SCI / SC	Recargo de Seguridad
Transfer Fee	TF	Recargo de la aerolínea cuando hace tránsito en USA

Fuente: Adaptado por la Subdirección de Gestión Técnica Aduanera. UAE-DIAN

GASTOS CONEXOS AL TRANSPORTE AÉREO

IDENTIFICACIÓN	SIGLAS	EXPLICACIÓN
Advance fee/disbursement fee	ADF/DBF	Costo financiación fletes al cobro
AMS transmisión	AMS	Documento de exportación electrónico.
Airport transfer fee	ATF	Traslado bodegas aeropuerto a aerolínea.

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

IDENTIFICACIÓN	SIGLAS	EXPLICACIÓN
Airwaybill fee	AW/AWC/AWA/CHA	Cargo por corte de guía aérea
Charge correction advice	CCA	Aviso de corrección de fletes
Collection fee	CF	Es un gasto financiero en que debe incurrir el agente de carga internacional cuando debe invertir más pesos colombianos para comprar el dólar por el flete al cobro (Collect).
Container service charge	CH	Cargo por servicio de contenedor
	COE	Tiempo extra
Due Agent	DA/EDA	Comisión del agente
Handling	DBA/UA	Manejo
Due Carrier	DC	Cargo que efectúa la aerolínea por manejo documental
Export brokerage		Intermediación aduanera de exportación
Extra length surcharge	ELS	Recargo por longitud excesiva
Entry service fee/in &out	ESF	Servicio en bodega
Extra weight surcharge	EWS	Recargo por peso excesivo
Charles collect fee	FC	Tarifa por cargos al cobro
Forwarding fee	FFE	Comisión de embarque
Fuel surcharge	FSC/FS/MYC/MYA	Recargo por combustible
General rate increase	GRI	Incremento general tarifa
Internacional security port surcharge	ISPS	Recargo por seguridad portuaria internacional.
	MZC	Recargo por carga extradimensional
Port additional/ Port due	PAD	Gastos adicionales en puerto de origen.
Pick Up	Pick Up	Recogida, Utilizado para gastos EXWORK
Packing	PKG	Empaque
Pick up	PU/PUA	Recolección. Utilizado en gastos ExW
Dangerous goods fee	RA/IMO	Recargos por mercancías peligrosas.
Document fee	RAF	Recargo por documentos

Gastos de Transporte en la Determinación del Valor en Aduana

Security war	SCA/ISS	Seguro de guerra
Security fee	SE/SF	Recargo por riesgo sanción aduanera
Shiper's Export Declaration	SED	Declaración de exportación
Storage-origin	SO	Almacenaje
	SON	Tasa aeroportuaria o bodegaje
Security surcharge	SS	Recargo factor de seguros
Surface charge	SU	Recargo de superficie
Security charge	SSC/SCI/SC/DXH/SEC	Recargo de seguridad
Valuation Charge	VCH	Recargo por Valores altos de las mercancías
Warehousing	W/H / WHA	Almacenamiento

Fuente: Adaptado por la Subdirección de Gestión Técnica Aduanera. UAE-DIAN

CONTROL DE CAMBIOS

Versión	Vigencia		Descripción de Cambios
	Desde	Hasta	
1	17 de abril de 2020	Indefinido	Versión inicial.

Elaboró:	<i>Eliseo David Romero Ordoñez</i>	<i>Gestor II</i>	<i>Coordinación del Servicio de Valoración Aduanera</i>
	Elaboración técnica		
Elaboró:	<i>Eliseo David Romero Ordoñez</i>	<i>Gestor II</i>	<i>Coordinación del Servicio de Valoración Aduanera</i>
	Elaboración metodológica		
Revisó:	<i>Inírida Paredes</i>	<i>Jefe Coordinación del Servicio de Valoración Aduanera (A)</i>	<i>Coordinación del Servicio de Valoración Aduanera</i>
Aprobó:	<i>Ana Ceila Beltrán Amado</i>	<i>Subdirectora de Gestión Técnica Aduanera</i>	<i>Subdirección de Gestión Técnica Aduanera</i>