



USAID
DEL PUEBLO DE LOS ESTADOS
UNIDOS DE AMÉRICA

Programa Regional de Comercio CAFTA-RD

Metodología a Implementar para la Medición de
Tiempos en las Aduanas de los Países CAFTA-DR

Enero 2008

Este documento ha sido elaborado por Chemonics International Inc. para la revisión de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID).

CONTENIDO

| | |
|---|-----------|
| Contenido | i |
| Glosario | iv |
| Acrónimos | v |
| I. Antecedentes | 6 |
| II. Resumen Ejecutivo | 7 |
| III. Fase 1. Preparación del estudio | 9 |
| A. Objetivos y Alcances del estudio..... | 9 |
| A1. Objetivos..... | 9 |
| A2. Alcance..... | 9 |
| B. Variables..... | 10 |
| B1. Regímenes aduaneros de la mercancía..... | 10 |
| B2. Tipo de tráfico en la aduana..... | 10 |
| B3. Aduanas a considerar..... | 11 |
| B4. Cadena del Despacho de la Mercancía..... | 11 |
| B5. Mercancías de difícil introducción al país destino..... | 13 |
| B6. Componentes Habilitadores..... | 14 |
| B7. Posibles sistemas automatizados de medición de tiempos..... | 14 |
| C. Determinación del periodo sujeto al análisis..... | 14 |
| D. Agentes que intervienen..... | 14 |
| E. Flujo de Despacho..... | 15 |
| F. Determinación de Tipo de Aduanas que serán medidas..... | 15 |
| G. Determinar si será un estudio automatizado, manual o ambos..... | 15 |
| H. Establecer un equipo de trabajo..... | 16 |
| I. Involucrar a todas las entidades que participan en el estudio..... | 16 |
| J. Planear la Metodología..... | 17 |
| J1. Duración del Estudio..... | 17 |
| J2. Alcances Geográficos..... | 17 |
| J3. Tipo de Bienes..... | 17 |
| J4. Elección del Tráfico..... | 18 |
| J5. Muestreo..... | 18 |
| J6. Formatos..... | 18 |
| IV. Fase 2. Recolección y Grabación de la Información | 20 |

| | |
|---|-----------|
| A. Recolección de la Información..... | 20 |
| B. Grabación de la Información..... | 20 |
| V. Fase 3. Análisis de la Información y Conclusiones | 21 |
| A. Elaboración de un nuevo estudio | 21 |
| VI. Retos para la Aplicación de la Metodología de Medición de Tiempos | 22 |
| VII. Actividades Pendientes para Concluir con la Definición de la Metodología | 23 |
| Anexo A - Tabla Comparativa de las Metodologías Estudiadas | 24 |
| Anexo B. Hoja de Trabajo de la Aplicación de la Fase I del Estudio en El Salvador | 26 |
| Determinación del periodo sujeto al análisis | 26 |
| Regímenes de la mercancía | 26 |
| Cadena del procedimiento de despacho..... | 27 |
| Tipo de tráfico en la aduana..... | 30 |
| Aduanas | 30 |
| Aduanas a considerar | 33 |
| Mercancías de difícil introducción al país destino | 34 |
| Componentes Habilitadores..... | 35 |
| Posibles registros de tiempo electrónicos en los procesos de despacho | 35 |
| Anexo C. Hoja de Trabajo de la Aplicación de la Fase I del estudio en República Dominicana | 36 |
| Determinación del periodo sujeto al análisis..... | 36 |
| Regímenes de la mercancía | 37 |
| Cadena del procedimiento de despacho..... | 39 |
| Tipo de tráfico en la aduana..... | 43 |
| Aduanas a considerar | 43 |
| Mercancías de difícil introducción al país destino..... | 44 |
| Posibles registros de tiempo electrónicos en los procesos de despacho | 46 |
| Anexo D. Hoja de Trabajo de la Aplicación de la Fase I del estudio a Nicaragua | 47 |
| Determinación del periodo sujeto al análisis..... | 47 |
| Regímenes de la mercancía | 47 |
| Aduanas a considerar | 48 |
| Componentes Habilitadores..... | 49 |
| Posibles registros de tiempo electrónicos en los procesos de despacho | 49 |
| Anexo E. Hoja de Trabajo de la Aplicación de la Fase I del estudio a Honduras | 50 |

| | |
|---|-----------|
| Cadena del procedimiento de despacho..... | 50 |
| Posibles registros de tiempo electrónicos en los procesos de despacho | 51 |
| Anexo F - Metodología de la OMA..... | 52 |

GLOSARIO

Agentes Aduanales.- Persona encargada de realizar los trámites ante la aduana para el despacho de una mercancía.

Despacho de la Mercancías.- El conjunto de actos y formalidades relativas a la entrada y salida de la mercancía del territorio de cada uno de los países.

Declaración de mercancías.- Es el acto efectuado en la forma prescrita por el Servicio Aduanero, mediante el cual los interesados expresan libre y voluntariamente el régimen al cual se someten las mercancías y se aceptan las obligaciones que este impone.

Exportaciones.- Salida de cualquier mercadería de un territorio aduanero.

Importación.- Introducción de cualquier mercadería a un territorio aduanero.

Régimen Aduanero.- Se definirá como régimen de la mercancía la forma en que esta se introduzca o se extraiga del país. Es decir si se encuentra por un periodo determinado de tiempo en el país, si se importa o exporta al país bajo alguna circunstancia en particular o si esta delimitada su importación para un territorio en específico.

ACRÓNIMOS

| | |
|----------|--|
| CAFTA-DR | Tratado de Libre Comercio de Centroamérica y la República Dominicana (sigla en inglés) |
| COP | Jefe de Proyecto (sigla en inglés) |
| CRT | CAFTA Regional Trade (sigla en inglés) |
| CTO | Oficial Técnico Responsable (sigla en inglés) |
| PMU | Unidad de Administración de Proyecto (sigla en inglés) |
| SOW | Términos de referencia (sigla en inglés) |
| USAID | Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (sigla en inglés) |
| OMA | Organización Mundial de Aduanas |
| DUA | Declaración Única Aduanera. |
| SIDUNEA | Sistema Aduanero Automatizado |

I. ANTECEDENTES

La oficina regional de la USAID/San Salvador firmó un contrato con Chemonics International el 1 de diciembre del 2006 para ejecutar el Programa Regional de Comercio CAFTA-DR (CRT) que tiene como objetivo apoyar a los gobiernos firmantes del tratado de CAFTA-DR a implementar los requerimientos del mismo, particularmente aquellos relacionados con:

- Capítulo 4: Reglas de Origen y Procedimientos de Origen
- Capítulo 5: Administración Aduanera
- Capítulo 19: Creación de Capacidades relacionadas con el Comercio
- Acuerdos y convenciones internacionales de facilitación de comercio

Una de las tareas iniciales del proyecto fue realizar visitas a los países miembros para revisar el grado de avance que llevan respecto a la implementación de los compromisos de los capítulos 4 y 5 de CAFTA-DR. Una de las metas comunes definidas bajo el corto plazo es la medición de los tiempos de despacho en los países miembro. Dicha medición se debe realizar homologando criterios y diferenciando entre tipos de trámite. En consecuencia se debe diferenciar los tramos en el proceso que son responsabilidad de la Aduana y los tramos que son responsabilidad de los terceros. Además, se deben detallar los procesos para tomar mediciones precisas cuando se trata de un despacho de importación definitiva, un tránsito, una importación a zona franca, una importación de envío rápido, una exportación, una importación con permiso, una solicitud de resolución anticipada, etc. Esto con el propósito de contar primero con cifras confiables y basadas en criterios homologados y para que también sirva de base como medición de la situación actual y poder tomar mediciones futuras con lo cual se pueda medir el efecto de las mejoras propuestas.

El objetivo de la consultoría es precisar a detalle los procedimientos y mecánicas que se van a utilizar para llevar a cabo la medición de tiempos de despacho en los países miembro tomando como referencia la metodología a fin planteada por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) misma que se incluye en el anexo A.

II. RESUMEN EJECUTIVO

El desarrollo de este trabajo se basa en el establecimiento de una metodología de medición de tiempos aplicable a Honduras, El Salvador, Guatemala, Nicaragua, República Dominicana y Costa Rica, (miembros del tratado de libre comercio CAFTA-DR).

La metodología que se comenzó a desarrollar en este estudio se encuentra basada en la metodología / guía definida al respecto por la OMA y su objetivo es el siguiente:

1. Proporcionar resultados fehacientes respecto a los tiempos de despacho
2. Proporcionar resultados comparables entre cada uno de los países aplicando criterios homologados.
3. Determinar variables aplicables en todos los países miembros del CAFTA-DR para mejorar tiempos y reducir en la medida de lo posible la exigencia de documentos.
4. Lograr la contabilización de los documentos que son necesarias para que las mercancías cumplan el proceso de despacho en las aduanas de los diferentes países.

Las principales fases de la metodología final propuesta son las siguientes:

1. Fase 1 Preparación del estudio.

En esta fase se tiene el propósito de determinar y describir las variables del estudio a implementar las cuales son: regímenes de la mercancía, tipo de tráfico en la aduana, aduanas a considerar, cadena del despacho de la mercancía, mercancías de difícil introducción al país destino, componentes habilitadores y posibles registros de tiempos electrónicos en los procesos de despacho. Estas variables serán aplicables a todos los países miembros del CAFTA-DR.

En esta fase también se establece la planeación metódica del desarrollo del estudio tomando en cuenta temas como: la determinación del periodo en el que se deberá de realizar el estudio, los tiempos que se deberán de cumplir, la selección de las aduanas que participaran en el estudio, la posible toma de muestras, los formatos que se deberán de aplicar, los recursos humanos entre otros.

2. Fase 2. Recolección y Grabación de la Información.

Dentro del desarrollo de esta fase se tomarán en cuenta los procedimientos por medio de los cuales se recopilará la información que se genere a la implementación del estudio, así como se establece la elaboración de una base de datos donde se almacenará la información generada.

3. Fase 3. Análisis de la Información y Conclusiones.

En lo que corresponde a este fase se plantea la forma de análisis la información por medios electrónicos con la finalidad de proporcionar datos que sean objeto de llegar a las conclusiones que tiene como propósito el estudio de la medición de los tiempos en las aduanas.

Dentro de este estudio se tendrán que contemplar los diferentes retos que presentará el cumplimiento de los objetivos del mismo, ya que como principal característica de reto se puede decir que las diferencias que se encuentren en el manejo de las aduanas de los diferentes países se tienen que contemplar para lograr una homogeneidad en los resultados.

III. FASE 1. PREPARACIÓN DEL ESTUDIO

Esta metodología esta basada en la metodología de medición de tiempos de la OMA y complementada con algunas otras metodologías que se han aplicado en diferentes aduanas para la medición de los tiempos en el cruce de la mercancía por las oficinas aduanales (ver Anexo B. Tabla Comparativa de las Metodologías Estudiadas).

A. Objetivos y Alcances del estudio

A1. Objetivos

Establecer una metodología de medición de tiempos aplicable a Honduras, El Salvador, Guatemala, Nicaragua, República Dominicana y Costa Rica, que esté basada en la metodología aplicable por la OMA y que proporcione resultados fehacientes y comparables entre cada uno de los países, ya que estarán basados en las mismas variables. Así como lograr contabilizar los documentos que son necesarias para que las mercancías cumplan el proceso de despacho en las aduanas de los diferentes países.

Objetivos Particulares:

- Realizar los mapeos correspondientes al proceso de despacho de la mercancía.
- Identificar al personal de la aduana que será parte del proyecto de medición.
- Unificar la metodología a implementar con las aduanas y los principales usuarios como son: Agentes Aduanales, Navieras, Courriers y las entidades representativas de los importadores y exportadores de cada país.
- Obtener el registro de la metodología implementada ante la OMA.
- Lograr un estudio fehaciente y que refleje la verdadera situación de las aduanas respecto al tiempo de despacho de la mercancía de los países centroamericanos que conforman el tratado CAFTA-DR.

A2. Alcance

Los alcances que se pretenden conseguir ya implementada la metodología de medición de tiempos en cada uno de los países son los siguientes:

- La obtención de resultados fehacientes sobre la medición de los tiempos en las aduanas de los países involucrados.
- Que los resultados que se obtengan logren ser avalados por las instituciones involucradas en el despacho de la mercancía en cada país.
- Buscar el registro de la OMA sobre la metodología utilizada en el estudio de la medición de tiempos.
- Realizar los mapeos de los procesos
- Detectar y utilizar los tiempos electrónicos ya registrados en los procesos de despacho.
- Detectar los componentes habilitadores

El estudio descrito como la medición de los tiempos en las aduanas del CAFTA-DR se realizará por medio del Programa CRT y pretende tener un impacto en las siguientes instituciones vinculadas con el despacho de la mercancía:

- Dirección General de Aduanas de cada país.
- Agentes aduanales
- Transportistas
- Courriers
- Cualquier otra institución relacionada en el procedimiento del despacho de las mercancías.

B. Variables

Las variables se basarán en las características en común que se puedan determinar en todas las aduanas a medir, con la finalidad de establecer los parámetros que serán sujetos de medición y poder realizar estudios comparativos entre cada uno de los países participantes.

Las variables que se emplearon para la metodología en la medición de los tiempos son las siguientes:

1. Regímenes aduaneros de la mercancía.
2. Tipo de tráfico en la aduana.
3. Aduanas a considerar.
4. Cadena del Despacho de la Mercancía.
5. Mercancías de difícil introducción al país destino.
6. Componentes habilitadores.
7. Posibles registros de tiempo electrónicos en los procesos de despacho.

Las variables señaladas se describen de la siguiente forma con la finalidad de unificar los criterios en la aplicación de cada uno de los países motivo de estudio.

B1. Regímenes aduaneros de la mercancía

Los regímenes aduaneros de la mercancía los podemos definir como la asignación de la calidad migratoria de la mercancía en un país. Es decir será la forma en que la mercancía podrá permanecer en el territorio de los países cumpliendo con una determinada regulación que irá directamente relacionada al régimen que se le asigne a su entrada al territorio. Siendo los regímenes aduaneros más comunes:

- Importación definitiva
- Exportación definitiva
- Importación temporal
- Exportación temporal
- Importación temporal para transformación
- Exportación temporal para transformación

B2. Tipo de tráfico en la aduana.

Se considera como tipo de tráfico la forma en que la mercancía sea transportada e introducida al país, siendo los tipos de tráfico más comunes a considerar:

1. Marítimo
2. Terrestre

B3. Aduanas a considerar.

Dentro de esta variable se deberán enlistar las aduanas con las cuales cuenta el país separándolas por su tipo de transporte, si es posible, así como describiendo la mayor información posible de las aduanas, así como horarios, características de infraestructura, etc.

Las selección de las aduanas a considerar para el estudio de la medición de tiempos, se basará en tres factores, el primero y más importante será el porcentaje de participación que tiene la aduana en las operaciones de comercio exterior que se realizan en su país, el segundo será el tipo de transporte que manejen y el tercero y ultimo será la infraestructura con la que cuenta la aduana.

B4. Cadena del Despacho de la Mercancía

Con la finalidad de mantener procesos aduaneros simplificados se describirá en base a lo que determina el Capítulo 5 del tratado CAFTA-DR y el convenio de Kyoto cual sería un proceso de Despacho de la Mercancía óptimo y apegado a estas dos regulaciones.

La finalidad de realizar esta descripción, es poder comparar la cadena de Despacho de la Mercancía en este punto desarrolladas con cada una de las Cadenas de Despacho de la Mercancía de cada uno de los países participantes, con la finalidad de:

1. Determinar cuales serán los periodos que comprenderán la medición de los tiempos en el despacho de la mercancía y;
2. Poder identificar en un marco comparativo los sobre procesos que se generan en cada una de las cadenas de despacho de la mercancía que se describan con cada uno de los países. Ya identificados los sobre procesos se determinarán como factores de retraso en la agilización de las aduanas.

El proceso en general que deberá seguir el despacho de la mercancía es el siguiente:

1. Transmisión de la información anticipada de la mercancía a importar.
2. El despacho de la mercancía en el punto de llegada, tendrá que ser sin traslado temporal a almacenes u otros recintos.
3. Antes de presentar la declaración de mercancías y bajo las condiciones establecidas por la aduana, el declarante estará autorizado a:
 - (a) inspeccionar las mercancías; y
 - (b) retirar muestras.
4. La aduana no exigirá una declaración de mercancías por separado respecto a las muestras cuyo retiro fuera autorizado bajo la supervisión de la aduana, a condición que las muestras mencionadas sean incluidas en la declaración de mercancías de la carga correspondiente.
5. Presentación de la declaración de la mercancía ante la aduana.

6. Admisión de la declaración por parte de la aduana
7. La **liquidación** se realizará a continuación, tan pronto como sea posible, luego de la presentación de la declaración de mercancías o a partir del momento en que los derechos sean exigibles.
8. La **verificación** de la declaración de mercancías se llevará a cabo al mismo tiempo o tan pronto como sea posible luego que la declaración de mercancías haya sido admitida.
9. Cuando la aduana decida que las **mercancías declaradas deberán ser reconocidas**, el mencionado reconocimiento se llevará a cabo tan pronto como sea posible luego que la declaración de mercancías haya sido admitida.
10. En caso que la Aduana tenga la certeza que el declarante cumplirá con todas las formalidades respecto al desaduanización, la misma autorizará el **retiro de las mercancías**

En cuanto a las características que se podrán generar en cada uno de los pasos del procedimiento antes descrito tenemos en base al Convenio de Kyoto los siguientes:

- En cuanto a los **cruces en frontera común**; las administraciones aduaneras involucradas, cuando sea posible, efectuarán los controles en forma conjunta.
- En cuanto al **muestreo** de la mercancía:
 - Cuando la aduana decida que es preciso un análisis de laboratorio de las muestras, un documento técnico detallado o el asesoramiento de un experto, se autorizará el retiro de las mercancías antes que estén los resultados del examen mencionado, a condición que se haya suministrado toda garantía solicitada.
- En lo que se refiere a la declaración de la mercancía:
 - La aduana exigirá la entrega de la **declaración** de mercancías original, y el mínimo número de copias necesarias.
 - Como respaldo de la **declaración** de mercancías, la aduana solicitará únicamente aquellos documentos justificativos indispensables para permitir el control de la operación y para cerciorarse que se ha cumplido con todos los requisitos relativos a la aplicación de la legislación aduanera.
 - La Aduana permitirá la presentación de documentos por medios electrónicos.
 - La Aduana permitirá que se presente la **declaración** de mercancías en cualquier oficina aduanera habilitada.
 - Cuando la Aduana no pueda admitir la **declaración** de mercancías, la misma indicará al declarante los motivos del rechazo.
 - La Aduana permitirá al declarante enmendar una **declaración** de mercancías ya presentada, a condición que cuando se reciba la solicitud no haya comenzado la verificación de la declaración de mercancías ni el reconocimiento de las mercancías.

- La Aduana permitirá al declarante enmendar la **declaración** de mercancías cuando una solicitud haya sido recibida luego de comenzada la verificación de la declaración de mercancías, si considera válidas las razones esgrimidas por el declarante.
- La presentación de una sola **declaración** de mercancías para todas las importaciones o exportaciones dentro de un plazo determinado, cuando las operaciones mencionadas sean realizadas frecuentemente por la misma persona;
- En lo que corresponde a la verificación de los datos:
 - A los efectos de **verificar** la declaración de mercancías, la aduana llevará a cabo únicamente aquellas acciones que considere indispensables para asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera.
- En cuanto al Retiro de la mercancía
 - Se podrá realizar el **retiro de las mercancías** antes de la determinación final de la aduana en cuanto aranceles aduaneros, impuestos y derechos.

En cuanto al uso de la tecnología de la información las aduanas en el proceso del despacho de la mercancía deberán tomar en cuenta los siguientes puntos que generaran un proceso más ágil en las aduanas.

1. Facilitar el procesamiento electrónico de la información de los datos antes del arribo del embarque para permitir el despacho de la mercancía a su arribo.
2. Sistemas para el análisis y direccionamiento de riesgo.
3. Sistemas compatibles entre las aduanas

Cadena.

- Declaración
 - Electrónica
 - Manual
- Pago
 - Electrónico
 - Manual
- Despacho
 - Presentación
- Selectivo
 - Rojo
 - Amarillo
 - Verde

B5. Mercancías de difícil introducción al país destino

Se puede definir como mercancías de difícil introducción a todas aquellas que derivadas de su composición requieren algún tipo de especificación para su movimiento, carga, descarga y tratamiento aduanero. Algunos ejemplos de mercancías de difícil introducción pueden ser: mercancías radioactivas, nucleares, inflamables, químicos, armas, entre otras.

En el caso de esta variable aplicada a la metodología planteada se recomienda el realizar las mediciones de tiempos y de documentos requeridos en relación a mercancías que no caigan en este rango, ya que por las características antes descritas pueden ser muy variables sus tiempo de despacho así como la documentación que se requiere tanto para su importación como para su exportación.

B6. Componentes Habilitadores.

Dentro de esta variable se tomarán en cuenta todos aquellos trámites que sean indispensables para realizar alguna operación de comercio exterior ya sea de importación o exportación.

En esta variable será importante tener identificadas a las entidades emisoras de componentes habilitadores para los importadores y exportadores, así como los tiempos de espera para lograr la acreditación como importador o exportador.

B7. Posibles sistemas automatizados de medición de tiempos.

Dentro de esta variable se considerarán los sistemas automatizados con los que cuente la aduana para realizar los trámites de despacho de la mercancía. Se deberá de identificar si el sistema automatizado cuenta con algún tipo de registro de medición de tiempos, ya que de ser así se tomará en cuenta para los registros que se pretenden generar en la cadena de despacho de la mercancía.

C. Determinación del periodo sujeto al análisis

En seguimiento a la metodología indicada para la determinación del periodo de tiempo en que se realizará el estudio de la medición de tiempos en las aduanas ya seleccionadas para el estudio bajo la información que se describe en la variable de Aduanas a considerar, el periodo a considerar se determinará en base a las estadísticas mensuales de las operaciones aduaneras realizadas en el periodo inmediato anterior al año en que se realice el estudio.

Los datos que se conjunten se sumaran y dividirán entre el número de periodos que se tengan, es decir se tomará a cada mes como un periodo, en situación optima tendremos 12 periodos (meses el año). La operación antes descrita se realizará con la finalidad de obtener una media para establecer cual es el periodo en que las operaciones de importación y exportación son regulares o consideradas como normales en las aduanas.

D. Agentes que intervienen

Dentro de la metodología de la medición de tiempos se definirá como agentes interventores en el proceso del despacho de la mercancía a todas aquellas personas o instituciones ya sean gubernamentales o particulares que participen dentro del proceso de despacho de la mercancía, para este factor se tomaran en cuenta:

- Dirección General de Aduanas.
- Agentes Aduanales o cualquier tipo de Broker
- Empresas Transportistas

- Entidades Gubernamentales relacionadas con los trámites relacionados al despacho de las mercancías.
- Otras entidades vinculadas al despacho de la mercancía.

E. Flujo de Despacho

Para la elaboración de esta metodología de medición de tiempos se entenderá por despacho de la mercancía; el conjunto de actos y formalidades relativas a la entrada y salida de la mercancía del territorio de cada uno de los países.

Dentro del flujo del despacho de las mercancías se tendrán que describir las etapas en las cuales se dividen las acciones comprendidas desde que la mercancía se presenta en la aduana de cada uno de los países para su despacho hasta que sea entregada al importador de la misma. En el caso de las exportaciones la descripción de los procesos será desde que la mercancía es presentada en la aduana para su exportación hasta que sea liberada al transportista para su envío internacional.

No obstante que ya fueron definidos los periodos del flujo de la mercancía a su despacho se tomaran como información extra los tramites y tiempos que se generan en regulaciones y restricciones no arancelarias derivados del tramite de despacho de la mercancía, que aunque no se encuentren vinculados con la aduana, generan tiempos considerables para el importador o exportador.

F. Determinación de Tipo de Aduanas que serán medidas.

Bajo la información recopilada en las variables antes descritas se tendrá que realizar una minuciosa selección de las aduanas que intervendrán dentro del estudio de medición de tiempos.

Para esta selección de aduanas se deberá de tomar en cuenta:

- La participación en las estadísticas de las operaciones de comercio exterior realizadas en la aduana seleccionada.
- El tipo de tráfico de la aduana.
- La infraestructura con la que cuenta la aduana, normalmente las aduanas seleccionadas para el estudio serán las de mayor infraestructura en el país.

G. Determinar si será un estudio automatizado, manual o ambos

En base a la información recopilada en la variable denominada “posibles sistemas automatizados de medición de tiempos” se determinara si el estudio se podrá realizar de una forma automatizada, manual o de ambas formas.

En el caso de que el país cuente con un sistema automatizado de despacho de mercancía que contenga los registros de tiempos referentes al flujo del despacho de la mercancía en los procesos de exportación e importación antes descritos, se tomara la elección de realizar el estudio de medición de tiempos en base al sistema automatizado con el que cuente la aduana.

Por otra parte si las aduanas seleccionadas para el estudio no cuentan con un sistema automatizado de despacho de la mercancía se tendrá que optar por realizar un estudio manual donde se realicen las mediciones del flujo de despacho de la mercancía por medio de cronómetros manuales operados por el equipo humano que este involucrado en el estudio.

En caso de que la aduana cuente con un sistema automatizado de despacho de mercancía que genere mediciones de tiempos, pero sin embargo estas mediciones no cubran todo el flujo de despacho de la mercancía descrito por la metodología se tendrá que optar por realizar un estudio combinado entre registros generados por el sistema automatizado y registros generados manualmente por el personal que este involucrado en el estudio, con la finalidad de cumplir con la medición de todos los tiempos involucrados en el flujo de despacho de la mercancía.

H. Establecer un equipo de trabajo

Dentro del estudio de medición de tiempos en la aduanas, se tiene que tener muy bien definido el equipo de trabajo que se requerirá ya que debido a la complejidad del estudio será necesario realizar una selección minuciosa del personal que colaborará. Dentro de este punto también se tendrá que definir la cantidad de elementos que serán requeridos así como el perfil requerido de cada uno.

Por otro lado se tendrán que definir las formas en que se implementará la capacitación de los recursos humanos con los que se cuenta. Esta capacitación se deberá de realizar de una forma practica y estándar, transmitiendo al equipo de trabajo los principios de esta metodología de medición de tiempo, así como los objetivos, las variables que influyen, el flujo de despacho de la mercancía que será sujeto a medición y finalmente describiéndoles en lo particular las actividades y objetivos de su colaboración en el estudio.

En base a la descripción de los recursos humanos necesarios para llevar a cabo el estudio de medición de tiempos se tendrá que realizar una asignación de actividades y responsabilidades para cada uno de los puestos descritos. Las cuales tendrán que ser expuestas al miembro del equipo que haya sido seleccionado para ejecutar determinada actividad.

Uno de los puntos más importantes en el manejo de los recursos humanos dentro de este estudio será la delimitación de los tiempos que deberán de seguir los miembros del equipo para realizar su trabajo de una forma eficaz.

I. Involucrar a todas las entidades que participan en el estudio.

Como se planteo desde un inicio uno de los objetivos del estudio es lograr la acreditación del estudio y de la metodología implementada para la realización de este estudio de todas las entidades gubernamentales y particulares que de alguna forma tienen algún tipo de relación con el despacho de la mercancía en cada uno de los países.

Es por este motivo que será un punto muy importante dentro del estudio el involucrar a todas las entidades participantes del mismo. Esta interrelación de las entidades participantes con el estudio de medición de tiempos se sugiere puede llevarse a cabo por medio de:

- Planteamiento de los beneficios que tendrá el estudio.
- La coordinación de posibles entrevistas con los principales actores como son: transportistas, agentes aduanales, etc.
- Proponerles la intervención de miembros de su equipo de trabajo en el desarrollo del estudio.

J. Planear la Metodología

Dentro de este punto se determinará la forma en que será implementada la metodología de medición de tiempos descrita, determinando los elementos clave que serán tomados en cuenta para el estudio. En ocasiones para desarrollar este punto de una manera apegada a la realidad en diferentes metodologías estudiadas para el desarrollo de está se propone realizar un seguimiento del cruce de la mercancía durante 1 o 2 días en compañía de un experto en la materia aduanal de cada país, previo a la planeación de la metodología.

Se deberá de realizar un formato para la recolección de información, el cual deberá de ser estándar para todos los estudios que se realizarán bajo esta metodología y para lo cual se sugiere apegarse a los formatos que ya se encuentran elaborados por la OMA.

En cuanto a la recolección de los datos se deberán de determinar las pautas a seguir, la implementación de los formatos de recopilación de información, así como el realizar una prueba piloto de la implementación de los formatos de recopilación de información para detectar posible errores en el registro de la información.

J1. Duración del Estudio

La duración de este estudio será de 7 días consecutivos, con un tráfico normal en las aduanas seleccionadas. Tomado en cuenta que un tráfico normal en la aduana se puede definir como los tiempos en los que no se detectan situaciones alteradas de tráfico de mercancía en las aduanas tal es el caso de los periodos en días festivos como: navidad.

Con la finalidad de tener un estudio homogéneo en las diferentes aduanas en las que se aplique esta metodología se deberán de determinar periodos con características similares en cada uno de los países objeto de este estudio.

J2. Alcances Geográficos

En este caso el alcance geográfico variará dependiendo de cada uno de los países donde se implemente la metodología de medición de tiempos, sin embargo es recomendable que este alcance este directamente relacionado con las aduanas de mayor tráfico.

J3. Tipo de Bienes

El tipo de bienes se refiere a las características en particular que deberá de cumplir la mercancía que sea objeto de la medición de tiempos en el despacho de la misma en las aduanas seleccionadas.

La importancia del tipo de bienes que se someterán al estudio esta basado en la variable de la “mercancía de difícil introducción en el país” ya que como se menciono con anterioridad estas mercancías por sus características específicas generan mayores tiempos de despacho y podrían alterar la información de la medición.

Por lo cual en bases a esta metodología se sugiere que la selección de la mercancía se realice en base a las siguientes variables:

- a. En base a los regimenes
- b. Por bienes tasados
- c. Por bienes no tasados
- d. Por tipo de bienes según su uso
- e. Por contenedores consolidados y no consolidados
- f. Por títulos de la tarifa
- g. Valor de los bienes etc.

J4. Elección del Trafico

La elección del tipo de tráfico en que se basará el estudio de medición de tiempo dependiendo del mayor tipo de tráfico registrado en las aduanas del país en donde se este implementando esta metodología. Se recomienda que dentro de la selección de las aduanas se tome en cuenta al menos una de cada uno de los tipos de tráfico con los que cuente el país, si es que los recursos del estudio lo permiten.

En caso de que existieran varios tipos de trafico pero las aduanas donde se desarrolla un determinado tipo de trafico no resultará representativa en las operaciones de comercio exterior del país, se tendrá que evaluar su incursión en el estudio o no con la finalidad de tener una muestra de todos los tipos de trafico en el despacho de la mercancía. Sin embargo si no resultara importante para el desarrollo del estudio de medición de tiempos el contra con todos los tráfico del país, será suficiente con cumplir con los parámetros de selección de aduanas ya mencionados (en base a sus participación en las operaciones de comercio exterior del país) y limitarnos al tipo de trafico que se maneje con mayor frecuencia.

J5. Muestreo

Dentro de esta planeación se deberá de desarrollar una estrategia de muestreo, la cual podrá ser utilizando un método estadístico que cumpla con las características de representativo y aleatorio. Dentro de este método se deberá de determinar el grado de variabilidad.

El muestreo se utilizará en caso de no poder realizar las mediciones por el tráfico de la aduana o por la falta de tiempo. En base a la metodología planteada por la OMA un muestreo de 30 eventos aleatorios debe de ser suficientes para la realización de este estudio.

J6. Formatos

Dentro de los formatos que se deberán de ocupar para el desarrollo del estudio de medición de tiempos se podrán tomar en cuenta las siguientes opciones:

1. Puede ser un formato único el que se genere para la captura de toda la información del estudio

2. Pueden ser elaborados varios formatos para cada una de las partes involucradas en la medición pero deben de tener algún tipo de secuencia que los relacione entre si.

El formato simple debe de contener todos los elementos clave designados con anterioridad.

IV. FASE 2. RECOLECCIÓN Y GRABACIÓN DE LA INFORMACIÓN

A. Recolección de la Información

La recolección de la información debe de ser en base a los formatos ya predeterminados en la planeación de la metodología. Se deberá de definir que datos serán recolectados por medios manuales y cuales por mecánicos, esta variable de la recopilación de la información dependerá de los registros de medición de tiempo que se generen en el sistema automatizado para el despacho de la mercancía que utilice las aduanas.

Otra variable de la información en cuanto a la recolección de los datos será el definir cual de la información por recopilar se puede registrar previa al despacho de la mercancía, es decir si la aduana cuenta con algún sistema de pre-despacho de la mercancía que arroje información valiosa para el estudio de medición de tiempos. En este caso el ejemplo más cercano que se puede tener es la información que las navieras envían a la aduana antes de llegar al muelle, la cual contiene datos sobre las características de la mercancía que se tiene a bordo u aun no han sido despachadas.

El registro de la información tendrá que realizarse sobre tiempos reales, estos tiempos podrán ser tomados en base a las 24 horas.

Por otro lado se deberán determinar los procesos de recolección de la información y definir a los responsables.

B. Grabación de la Información

Es importante que una vez recopilada la información mediante los procesos establecidos para hacerlo, esta información sea vaciada en una base de datos elaborada exclusivamente para este fin.

El objetivo del utilizar una base de datos para la grabación de la información recopilada en el estudio de la medición de tiempos es poder tener un respaldo electrónico de la misma, así como lograr estructuras de análisis mecánicas.

V. FASE 3. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN Y CONCLUSIONES

Ya concluida la recolección y grabación de la información recopilada por medio de los formatos establecidos para el estudio de la medición de tiempos en las aduanas, se tendrá que revisar la información por medio de la implementación de diferentes pruebas que nos demuestren que la captura se realizó correctamente.

Comprobando que la información fue capturada correctamente se procederá al análisis de la misma con el objetivo de generar un informe final que contenga:

- a. Objetivos del estudio
- b. Los hallazgos
- c. Recomendaciones
- d. Propuestas de cambios
- e. Mejoras en los procesos de las aduanas
- f. Introducción de procesos simplificados e incluso la modificación de la legislación
- g. Computarización de los procesos en la medida de lo posible

A. Elaboración de un nuevo estudio

Dentro de la metodología de la OMA en la que se basó la metodología antes descrita se recomienda que después de la implementación de las mejoras señaladas en el primer estudio realizado se realice un nuevo estudio bajo los mismos parámetros para medir el grado de mejora que se ha logrado en base a la aplicación del primer estudio de medición de tiempos en las aduanas de los países miembros de CARTA-DR.

Por otra parte es importante el extender este estudio al mayor número de oficinas de aduanas en una segunda fase del estudio aunque estas oficinas de aduanas no hayan sido seleccionadas en la implementación del primer estudio de medición de tiempos.

VI. RETOS PARA LA APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA DE MEDICIÓN DE TIEMPOS

Después del desarrollo de la metodología para la medición de tiempos en las aduanas de los países miembros del CAFTA-DR, se encuentran una serie de retos para su aplicación ya que basados en el principal objetivo de este estudio que es lograr la aplicación de una metodología homogénea para la medición de los tiempos de las aduanas de los países miembros del CAFTA-DR, con la finalidad de lograr una comparación objetiva entre los resultados obtenidos en las diferentes aduanas, nos podemos encontrar con las siguientes temas que pueden resultar los retos más grandes a vencer en la realización de este estudio como son los relacionados con:

Tiempos. Si bien es cierto el estudio de la medición de los tiempos en las aduanas tiene una duración de 7 días consecutivos, se debe de tomar en cuenta que la preparación del estudio y posteriormente el análisis de los resultados así como la conclusión del mismo, es un procedimiento arduo que seguramente generará tiempos de trabajo mucho más extensos que los contemplados para la aplicación de la metodología en las aduanas.

Diferencias en los flujos del despacho de la mercancía. Como ya se ha mencionado basados en el objetivo de diseñar una metodología homogénea para la aplicación de la misma en todas las aduanas de los diferentes países que forman parte del tratado CARTA-DR, no podemos dejar pasar el hecho de que en cada una de las aduanas donde se aplicará la metodología descrita se encontrarán diferencias en los flujos de despacho de las mercancías, por lo que, se tendrá que ser flexible en la aplicación de la metodología descrita.

Recursos Humanos. El hecho de aplicar una misma metodología en la medición de tiempos en las aduanas implica también el homogenizar los conocimientos que se requieren del equipo de trabajo que colaborará en este proyecto. Por lo que resulta un reto encontrar medios de capacitación que acerquen a los colaboradores de todos los países para obtener un conocimiento estándar de la aplicación de la metodología de la medición de los tiempos en las aduanas.

Colaboración de las entidades relacionadas. Si bien es cierto existe el propósito de consultar a todas las entidades gubernamentales y privadas que se encuentren relacionadas con el despacho de la mercancía, para así lograr su reconocimiento en este estudio, se debe de tomar en cuenta que no siempre se obtendrá la colaboración de todas las entidades relacionados en el despacho.

Estos son algunos de los retos que se deberán de tomar en cuenta para lograr el éxito en la implementación de la metodología descrita, sin con esto aseverar que serán los únicos que se podrán presentar en el desarrollo del estudio.

VII. ACTIVIDADES PENDIENTES PARA CONCLUIR CON LA DEFINICIÓN DE LA METODOLOGÍA

Si bien dentro del documento antes presentado se a plasmado la conceptualización de la metodología que se podrá seguir para realizar la medición de los tiempos en las aduanas de los países miembros del CAFTA-DR, no debemos dejar pasar el hecho de la necesidad de elaborar un plan de acción en base a las actividades que se tendrán que desarrollar para el cumplimiento e implementación de la metodología descrita.

El plan de acción al que nos referimos es donde se tendrán que describir concretamente las actividades que se implementarán para lograr los objetivos de la medición de tiempos planteados; así como los tiempos que serán necesarios para el desarrollo de las tres fases de la metodología de medición de tiempos en las aduanas.

Estas actividades deberán de contar con la característica de ser homogéneas para su aplicación en todos los países miembros del tratado CAFTA-DR y de esta forma no perder el hecho de que uno de nuestros objetivos principales es la aplicación de esta metodología en todas las aduanas participantes en el estudio. El homogenizar las actividades también nos garantizará que al final del estudio los resultados que se arrojen podrán ser comparados entre todos los países participantes en la medición.

Por lo antes descrito se detecta la necesidad de que las actividades que se describan para la implementación de la metodología tendrán que ser lo más aplicables posible a los diferentes despachos o flujos de despacho de la mercancía que maneja cada una de las aduanas, una de las alternativas para cumplir con esta característica con respecto a las actividades es el realizar una planeación previa a la aplicación de la metodología descrita en cada una de las aduanas, con la finalidad de definir las acciones que se llevarán a cabo durante la implementación de la metodología y poder lograr la toma de la muestra o la aplicación completa de las mediciones de una forma continua sin contratiempos (durante los 7 días continuos que indica el estudio).

ANEXO A - TABLA COMPARATIVA DE LAS METODOLOGÍAS ESTUDIADAS

| Metodología para la Medición de Tiempos Tabla Comparativa | | | | | |
|--|--------------------------------------|--|------------|--|---|
| Factores | Lugar de Estudio realizado | | | | |
| | Kenya | Georgia | Mozambique | Japón | Propuesta para CAFTA-DR |
| Metodología | WCO guide | Entry/Exit observations and Entry/Exit paper trail | WCO guide | | WCO guide |
| Tipos de Aduanas consideradas | Aérea | Terrestre | | Marítima | Aérea |
| | Marítima | | | Marítima | |
| | Terrestre | | | Terrestre | |
| Participantes | Agentes aduanales | Gobierno de Georgia | | Aduanas | Personal de las Aduanas |
| | Otras instituciones relacionadas | | | Agentes aduanales | Agentes Aduanales |
| | | | | Otras entidades gubernamentales involucradas | Otras entidades gubernamentales involucradas |
| Fases del Estudio | Preparación del Estudio | | | | 1.Fase 1. Determinación de la Metodología |
| | Recolección de Datos | | | | A. Preparación del Estudio. |
| | Análisis de los datos y reportes | | | | B. Determinación de las Necesidades Materiales y de Recursos Humanos. |
| | | | | | 2.Fase 2. Implementación de la Metodología para la Medición de los Tiempos de Despacho en los Países Miembros del CAFTA-DR. |
| | | | | | C. Recolección y grabación de la información. |
| | | | | | D. Análisis de la información y conclusiones. |
| Tipo de Bienes | Todos los bienes declarados en aduna | Bines y personas | Bienes | Todas las mercancía | Por definir |

| Tipo de operaciones Seleccionadas (Regímenes) | Importaciones | Aduanas terrestres | Exportaciones | Importación | Importaciones |
|---|--|---|--|----------------------------------|------------------------|
| | | | Tránsitos | | Exportaciones |
| | Tránsitos | Tránsitos | Importaciones (en su régimen normal) | | Tránsitos |
| Método de selección de las aduanas base del estudio | Mayor volumen de tráfico | BCRP, y el departamento aduanal las seleccionaron | Tendrá que cubrir las 3 regiones del país | Todas las regiones | Por volumen de tráfico |
| | | | Cubrir las aduanas fronterizas y las diferentes terminales | Por lo menos una aduana marítima | |
| | | | Mayor volumen de tráfico | | |
| Tiempos del Estudio | 7 días consecutivos | 15 días | 15 días consecutivos | 7 días consecutivos | 7 días consecutivos |
| | En periodos normales de tráfico (ni antes ni después de días festivos) | | En periodo normal de tráfico | | |
| Recolección de Datos | Manual | Manual | Manual | | Por definir |
| | | Simultanea | | | |
| Análisis de los Datos | Estadístico (SPSS) | Validación | Estadístico (SPSS) | | Estadístico |
| | | Elaboración de Apéndice | | | |
| Selección de la Muestra | Solo en aduanas con altos volúmenes Método al AZAR | | 15 días consecutivos todas las operaciones | Mecánico | 30 casos |

ANEXO B. HOJA DE TRABAJO DE LA APLICACIÓN DE LA FASE I DEL ESTUDIO EN EL SALVADOR

A continuación se describirán las variables que se tomarán en cuenta aplicadas en lo particular a El Salvador

Determinación del periodo sujeto al análisis

En seguimiento a la metodología indicada para la determinación del periodo de tiempo en que se realizará el estudio de la medición de tiempos en las aduanas, el periodo a considerar se determinará en base a las estadísticas mensuales de las operaciones aduaneras realizadas en el periodo inmediato anterior al año en que se realice el estudio.

Los datos que se conjunten se sumaran y dividirán entre el número de periodos que se tengan, es decir se tomara a cada mes como un periodo, en situación optima tendremos 12 periodos (meses del año). La operación antes descrita se realizará con la finalidad de obtener una media para establecer cual es el periodo en que las operaciones de importación y exportación son regulares o consideradas como normales en las aduanas.

Regímenes de la mercancía

Los regímenes aduaneros que se encuentran vigentes en el Salvador, los podemos definir de la siguiente forma:

1. Importación definitiva de mercancías. Se puede definir como la introducción de mercancías procedentes del exterior para uso o consumo definitivo en el territorio aduanero.
2. Importación Definitiva Amparadas a Formulario Aduanero (FAUCA) desde Guatemala hacia El Salvador GT-SV. Lo podemos definir como el ingreso de mercancías originarias de Guatemala para uso o consumo definitivo en el territorio aduanero nacional.
3. Re-importación
4. Régimen de Deposito
5. Importación Def/prov. franquicias
6. Tránsitos
7. Transbordos
8. Zonas Francas

A continuación se muestra una tabla comparativa del mes de Abril entre el año 2006 y 2007 de las operaciones de importación bajo los regímenes más utilizados y con el porcentaje que cubren del total de las importaciones a este país.

| Regímenes Aduaneros de Importación El Salvador | | | | |
|---|---|-------------|-------------------|-------------------|
| Fuente: | Dirección General de Aduanas Unidad de Programación y Evaluación Tributaria | | | |
| Régimen | 2006 | 2007 | % del 2006 | % del 2007 |
| Importación Definitiva | 87020 | 93706 | 83.19% | 82.48% |
| Importación / Admisión Temporal | 15580 | 17658 | 14.89% | 15.54% |

| Regimenes Aduaneros de Importación El Salvador | | | | |
|---|---------------|---------------|-------------|----------------|
| Re importación | 134 | 113 | 0.13% | 0.10% |
| Régimen de Deposito | 893 | 909 | 0.85% | 0.80% |
| Importación Def/prov. Franquicias | 980 | 1223 | 0.94% | 1.08% |
| Total | 104607 | 113609 | 100% | 100.00% |

Con base a los datos expuestos en la tabla superior en lo que corresponde a las exportaciones los regimenes más utilizados y que podrán ser objeto de esta metodología son los siguientes:

1. **Exportaciones Definitivas**
2. **Exportaciones Temporales**
3. **Re-exportaciones**

A continuación se muestra una tabla comparativa del mes de Abril entre el año 2006 y 2007 de las operaciones de exportación bajo los regimenes más utilizados y con el porcentaje que le corresponde a cada uno de ellos del total de las operaciones realizadas.

| Regimenes Aduaneros de Exportación El Salvador | | | | |
|---|--|--------------|------------------|------------------|
| Fuente | Dirección General de Aduanas Unidad de Programación y Evaluación Tributaria | | | |
| | 2006 | 2007 | % de 2006 | % de 2007 |
| Exportación Definitiva | 14430 | 4703 | 49.18% | 22.87% |
| Exportación Temporal | 7414 | 8736 | 25.27% | 42.49% |
| Re-exportación | 7495 | 7123 | 25.55% | 34.64% |
| Totales | 29339 | 20562 | 100% | 100% |

Cadena del procedimiento de despacho

En base a la metodología planteada se tendrá que realizar la cadena de cada uno de los regimenes más utilizados, de esta forma cada una de las cadenas establecidas se tendrá que comparar con el mapeo general (descrito en la Fase I de la metodología a implementar) de procediendo de despacho de la mercancía y se generarán grandes rubros.

La cadena del procedimiento de despacho del Salvador; en general se puede describir de la siguiente forma:

1. Se presenta a la aduana habilitada donde se transmitió la declaración de mercancías con dos ejemplares y los documentos adjuntos originales que exige el régimen.
2. La aduana de ingreso o habilitada, según corresponda, verifica y valida la información de los documentos contra lo registrado en el sistema y procede a registrar la declaración, para someterla a selectividad.
Cuando se trate de firma y pago electrónico y no requiera de ningún permiso especial, no será necesario el registro previo de la declaración (segundo registro).
3. Si el sistema indica "Levante Automático, se procede al despacho inmediato de la

mercancía, y se continúa con el paso 6.

4. Si el sistema indica Aforo Documental, se redirige la declaración, se liquida en sistema y se procede al despacho de las mercancías, sin la exigencia de la declaración original y sus documentos, siempre y cuando se haya realizado el segundo registro de la declaración en mención.

5. Cuando la selectividad se genere en la aduana de ingreso, si el sistema indica "Verificación Inmediata", se enviarán en tránsito a la aduana a donde se tele-despachó para que proceda a la revisión física de la mercancía por parte del funcionario autorizado para ello.

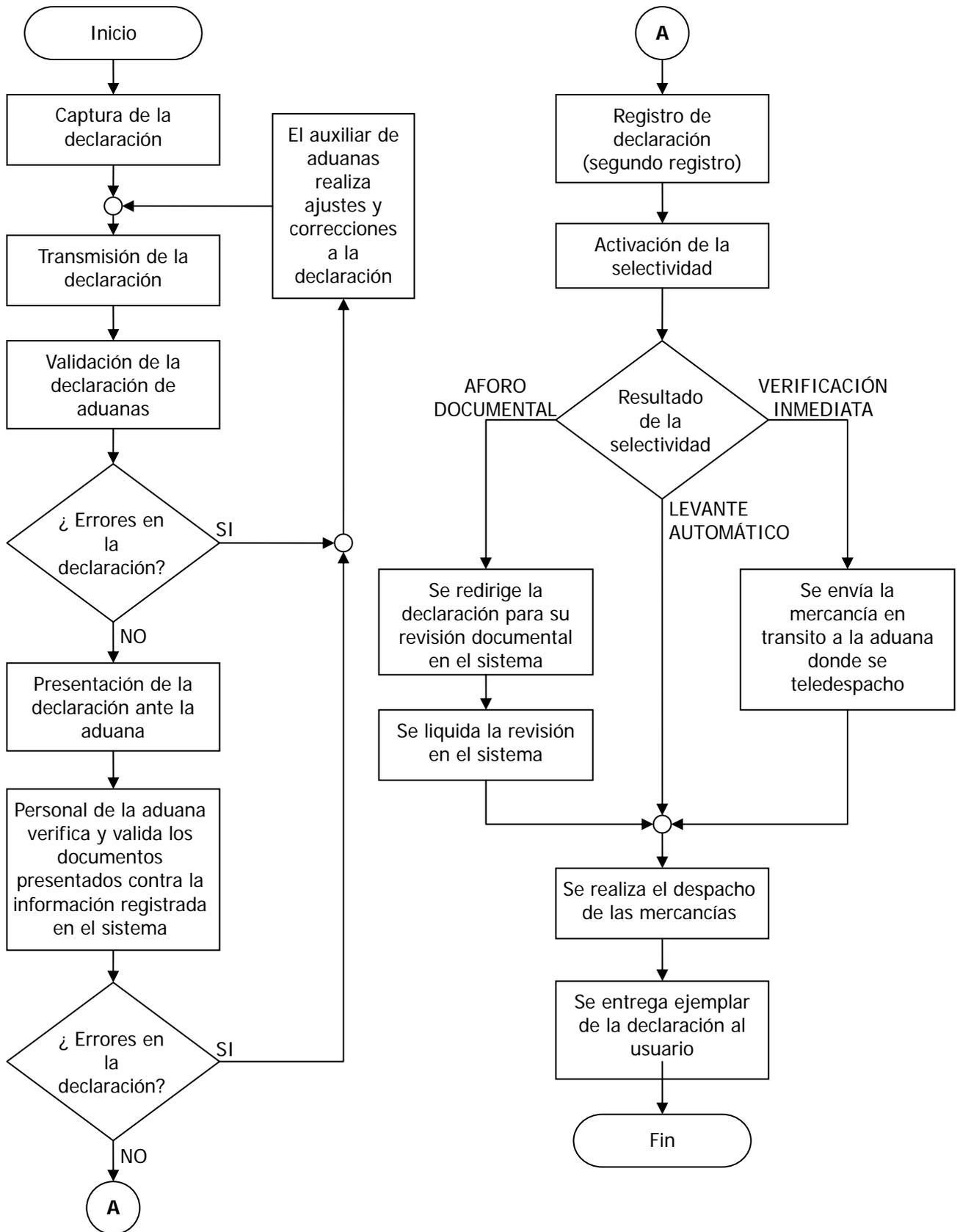
6. Prepara y pone a disposición la mercancía para la revisión física, y una vez verificado el cumplimiento de los requisitos respectivos, se procede al despacho de las mercancías.

7. El usuario recibe un ejemplar de la declaración firmando el que queda en poder de la aduana.

8. En los casos que las mercancías que ingresan por las fronteras de Anguiatú, Chinamas y San Cristóbal, deben tele-despachar la declaración a la Aduana Interna de Santa Ana y San Bartolo.

9. En el caso de las que ingresan por La Hachadura, se deberán tele-despachar a la Aduana Interna de San Bartolo o Almacenadora La Roca.

10. Las mercancías que ingresan por las fronteras de El Poy y El Amatillo, deberán teledespachar a la Aduana Interna de San Bartolo.



En lo particular en cuanto al despacho de la mercancía por tráfico marítimo se desarrolla de la siguiente forma:

1. La naviera presenta su manifiesto al guarda muelle
2. El guarda muelle realiza la autorización del manifiesto
3. Inicia el descargo de contenedores y se envían al patio de contenedores el cual es administrado por SEPA.
4. SEPA elabora una nota
5. Se puede dar la revisión previa al despacho por parte del importador ya que es optativa
6. El agente aduanal elabora la declaración electrónica de aduanas
7. La DGA le asigna un número de declaración
8. El agente aduanal imprime la declaración y anexa la documentación necesaria.
9. El agente aduanal presenta la declaración en el área de oficiales aduaneros.
10. El oficial en turno verifica los documentos anexos a la declaración.
11. Si existen errores la aduana los corrige
12. Cuando la declaración ya se encuentra libre de errores se somete al proceso de selectividad
13. Si le corresponde reconocimiento se le asigna un contador vista.
14. El agente aduanal solicita a SEPA colocar el contenedor o medio de transporte al área de verificación.
15. Se realiza el reconocimiento donde se revisa cantidad en su totalidad, clasificación arancelaria, valor y criterios de riesgo.
16. Concluido el reconocimiento se autoriza al agente aduanal para que realice el pago a SEPA autorización que proporciona el vista.

Tipo de tráfico en la aduana.

El tipo de tráfico con las modalidades de las aduanas que le correspondería se demuestra en el siguiente listado:

1. Marítimo
2. Terrestre
 - a. Fronteriza
 - b. Internas
 - c. Internas de Zona Franca (tratamiento de transito)
 - d. Periféricas
 - e. Aduanas Generales de Deposito
 - f. Aduanas de Deposito Temporal
3. Aéreo

Aduanas

Las aduanas que actualmente se encuentran habilitadas en el Salvador son las que a continuación se muestran en el cuadro:

| Aduanas | Horario |
|-----------------------------------|---|
| ADUANA TERRESTRE ANGUIATÚ | 24 hr lunes a domingo |
| ADUANA TERRESTRE EL AMATILLO | 24 hr lunes a domingo |
| ADUANA TERRESTRE EL POY | 24 hr lunes a domingo |
| ADUANA TERRESTRE LA HACHADURA | 24 hr lunes a domingo |
| ADUANA TERRESTRE LAS CHINAMAS | 24 hr lunes a domingo |
| ADUANA TERRESTRE SAN CRISTÓBAL | 24 hr lunes a domingo |
| Internas | |
| ADUANA FARDOS POSTALES | lunes a viernes de 9 am a 6pm |
| ADUANA SAN SALVADOR (SAN BARTOLO) | lunes a viernes de 9 am a 6pm, Sábado de 8am a 12 pm |
| ADUANA SANTA ANA | lunes a viernes de 9 am a 6pm, Sábado de 8am a 12 pm |
| ADUANA TRES TORRES | lunes a viernes de 9 am a 5pm, Sábado de 8am a 12 pm |
| ADUANA EL CARMEN | lunes a domingo de 9am a 9pm |
| Periféricas | |
| ADUANA PEÑAS BLANCAS | lunes a domingo de 6:00 a.m. a 10:00 p.m. |
| ADUANA PUERTO BARRIOS | lunes a domingo de 7:00 a.m. a 11:00 p.m. |
| ADUANA PUERTO CORTÉS | lunes a viernes de 8:00 a.m. a 4:00 p.m. y sábados de 8 a.m. a 12 m. |
| ADUANA PUERTO QUETZAL | lunes a domingo de 8:00 a.m. a 10:00 p.m. |
| ADUANA SANTO TOMÁS DE CASTILLA | <i>lunes a domingo de 7:00 a.m. a 11:00 p.m.</i> |
| ADUANA TECÚN UMÁN | lunes a viernes de 8:30 a.m. a 8:00 p.m. y sábados de 8:30 a 3:00 p.m. |
| Zonas Francas | |
| ZONA FRANCA AMERICAN PARK | 8:00 a.m. a 5:00 p.m. de Lunes a Jueves , Viernes de 8:00 a.m. a 8:00 p.m. , y Sábados de 8:00 a.m. a 12pm. |
| ZONA FRANCA CALVO | 8:00 a.m. a 5:00 p.m. de Lunes a Jueves , Viernes de 8:00 a.m. a 8:00 p.m. , y Sábados de 8:00 a.m. a 12pm. |
| ZONA FRANCA CONCORDIA | 8:00 a.m. a 5:00 p.m. de Lunes a Jueves , Viernes de 8:00 a.m. a 8:00 p.m. , y Sábados de 8:00 a.m. a 12pm. |
| ZONA FRANCA DIEZ | 8:00 a.m. a 5:00 p.m. de Lunes a Jueves , Viernes de 8:00 a.m. a 8:00 p.m. , y Sábados de 8:00 a.m. a 12pm. |
| ZONA FRANCA EL PEDREGAL | 8:00 a.m. a 5:00 p.m. de Lunes a Jueves , Viernes de 8:00 a.m. a 8:00 p.m. , y Sábados de 8:00 a.m. a 12pm. |
| ZONA FRANCA EXPORT SALVA | 8:00 a.m. a 5:00 p.m. de Lunes a Jueves , Viernes de 8:00 a.m. a 8:00 p.m. , y Sábados de 8:00 a.m. a 12pm. |
| ZONA FRANCA INTERNACIONAL | 8:00 a.m. a 5:00 p.m. de Lunes a Jueves , Viernes de 8:00 a.m. a 8:00 p.m. , y Sábados de 8:00 a.m. a 12pm. |
| ZONA FRANCA MIRAMAR | 8:00 a.m. a 5:00 p.m. de Lunes a Jueves , Viernes de 8:00 a.m. a 8:00 p.m. , y Sábados de 8:00 a.m. a 12pm. |

| | |
|--|---|
| ZONA FRANCA SAN BARTOLO | 8:00 a.m. a 5:00 p.m. de Lunes a Jueves , Viernes de 8:00 a.m. a 8:00 p.m. , y Sábados de 8:00 a.m. a 12pm. |
| ZONA FRANCA SAN MARCOS | 8:00 a.m. a 5:00 p.m. de Lunes a Jueves , Viernes de 8:00 a.m. a 8:00 p.m. , y Sábados de 8:00 a.m. a 12pm. |
| ZONA FRANCA SANTA ANA | 8:00 a.m. a 5:00 p.m. de Lunes a Jueves , Viernes de 8:00 a.m. a 8:00 p.m. , y Sábados de 8:00 a.m. a 12pm. |
| ZONA FRANCA SANTA TECLA | 8:00 a.m. a 5:00 p.m. de Lunes a Jueves , Viernes de 8:00 a.m. a 8:00 p.m. , y Sábados de 8:00 a.m. a 12pm. |
| ZONA FRANCA SANTO TOMÁS | 8:00 a.m. a 5:00 p.m. de Lunes a Jueves , Viernes de 8:00 a.m. a 8:00 p.m. , y Sábados de 8:00 a.m. a 12pm. |
| Almacenes Generales de Deposito | |
| AGDOSA | lunes a viernes de 8:00 a.m. a 5:00 p.m. y sábados de 8:00 a.m. a 12:00 m. |
| ALDESA | lunes a viernes de 8:00 a.m. a 5:00 p.m. y sábados de 8:00 a.m. a 12:00 m. |
| ALMACENADORA INTERNACIONAL | lunes a viernes de 8:00 a.m. a 5:00 p.m. y sábados de 8:00 a.m. a 12:00 m. |
| ALMASAL ANTIGUO CUSCATLÁN | lunes a viernes de 8:00 a.m. a 5:00 p.m. y sábados de 8:00 a.m. a 12:00 m. |
| ALMASAL BOULEVARD DEL EJÉRCITO | lunes a viernes de 8:00 a.m. a 5:00 p.m. y sábados de 8:00 a.m. a 12:00 m. |
| BODESA | lunes a viernes de 8:00 a.m. a 5:00 p.m. y sábados de 8:00 a.m. a 12:00 m. |
| Aduanas en Depósitos Temporales | |
| DEPÓSITO TEMPORAL LA ROCA | lunes a viernes de 8:00 a.m. a 5:00 p.m. y sábados de 8:00 a.m. a 12:00 m. |
| DHL | lunes a viernes de 8:00 a.m. a 5:00 p.m. y sábados de 8:00 a.m. a 12:00 m. |
| TRANS AUTO | lunes a viernes de 8:00 a.m. a 5:00 p.m. y sábados de 8:00 a.m. a 12:00 m. |
| Aéreas | |
| ADUANA AÉREA COMALAPA carga | lunes a viernes de 8:00 a.m. a las 6:00 p.m. y sábado de 8:00 a.m. a 12:00 m. |
| ADUANA AÉREA COMALAPA pasajeros | lunes a domingo de 5:30 a.m. a 10:30 p.m. |
| ADUANA AÉREA ILOPANGO | lunes a domingo, sujeta a horarios de vuelo. |
| Marítimos | |
| ADUANA MARÍTIMA ACAJUTLA | lunes a viernes de 8:00 a.m. a 6:00 p.m. y sábado de 8:00 a.m. a 12 m. |
| ADUANA MARÍTIMA LA UNIÓN | lunes a viernes de 8:00 a.m. a 5:00 p.m. |
| ADUANA PUERTO BARILLAS | lunes a viernes de 8:00 a.m. a 4:00 p.m. |

Aduanas a considerar

Dentro de las aduanas que se consideraran para el estudio de la medición de tiempos, se deberán de considerar dos factores determinantes para su selección, el primero será el porcentaje de participación que tiene la aduana en las operaciones de comercio exterior que se realizan en su país y el segundo será la infraestructura con la que cuenta la aduana.

Para el primer factor se presenta la siguiente tabla que muestra los porcentajes de participación de cada una de las aduanas en las operaciones de comercio exterior que se realizaron en el año 2006 por el Salvador:

En lo que corresponde al segundo factor a continuación se describe en base a las aduanas con un mayor porcentaje de participación en las operaciones de comercio exterior su grado de infraestructura, donde el número 1 significa alta infraestructura, el número 2 significa infraestructura media y el número 3 deficiencias en la infraestructura de la aduana.

| Aduana | Horario | Prioridad |
|-----------------------------------|--|------------------|
| Fronterizas | | |
| ADUANA TERRESTRE ANGUIATÚ | 24 hr lunes a domingo | 2 |
| ADUANA TERRESTRE EL AMATILLO | 24 hr lunes a domingo | 1 |
| ADUANA TERRESTRE EL POY | 24 hr lunes a domingo | 2 |
| ADUANA TERRESTRE LA HACHADURA | 24 hr lunes a domingo | 1 |
| ADUANA TERRESTRE LAS CHINAMAS | 24 hr lunes a domingo | 3 |
| ADUANA TERRESTRE SAN CRISTÓBAL | 24 hr lunes a domingo | 2 |
| Internas | | |
| ADUANA FARDOS POSTALES | lunes a viernes de 9 am a 6pm | 2 |
| ADUANA SAN SALVADOR (SAN BARTOLO) | lunes a viernes de 9 am a 6pm, Sabado de 8am a 12 pm | 1 |
| ADUANA SANTA ANA | lunes a viernes de 9 am a 6pm, Sabado de 8am a 12 pm | 1 |
| ADUANA TRES TORRES | lunes a viernes de 9 am a 5pm, Sabado de 8am a 12 pm | 2 |
| ADUANA EL CARMEN | lunes a domingo de 9am a 9pm | 3 |

Dentro de la selección de las aduanas se deberá de considerar los siguientes tiempos de

transportación que la mercancía debe de sufrir debido a la falta de infraestructura en las aduanas de entrada, a continuación se describe cuales son las aduanas que cuentan con esta problemática, y cuales son las aduanas designadas para tele-despachar la mercancía:

| Aduana de Entrada | Aduana donde se Teledepacha |
|--------------------------|---|
| Anguiatú | Aduana Interna de Santa Ana y San Bartolo. |
| Chinmas | Aduana Interna de Santa Ana y San Bartolo. |
| San Cristóbal | Aduana Interna de Santa Ana y San Bartolo. |
| La Hachadura | Aduana Interna de San Bartolo o Almacenedora La Roca. |
| El Poy | Aduana Interna de San Bartola |
| El Amatillo | Aduana Interna de San Bartola |

En el caso de estas aduanas se deberá de analizar la posibilidad de realizar un estudio en particular, con la finalidad de no generar variables en la media de las mediciones de tiempo que se realizaran en las aduanas asignadas.

Mercancías de difícil introducción al país destino

En cuanto a la mercancía de difícil acceso al Salvador podemos describir las siguientes con sus debidos Ministerios y entidades que generan los permisos correspondientes para esta mercancía.

1. Productos alimenticios deberán presentar el permiso del Ministerio de Salud, Departamento de Higiene de los Alimentos.
2. Medicamentos deben presentar el visado en la factura de la Junta de Química y Farmacia.
3. Estupefacientes, Precursores, sustancias y productos químicos, permiso del Consejo Superior de Salud Pública.
4. Sustancias peligrosas permiso del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
5. Productos de origen animal y vegetal permiso del Ministerio de Agricultura y Ganadería.
6. Productos Pirotécnicos, permiso del Ministerio de la defensa Nacional y Ministerio de Medio Ambiente.
7. Armas, Municiones, Explosivos y sustancias similares a explosivos, permiso del Ministerio de la Defensa Nacional.

Un dato interesante con respecto a este tema es que la aduana en estudios anteriores a detectado que solo el 20% del total de las mercancía que ingresan a su país por año, necesitan cubrir con alguno de los permisos descritos en la tabla anterior.

Componentes Habilitadores

En cuanto a los componentes habilitadores con los que deberán de contar los interesados en realizar operaciones de comercio exterior en El Salvador podemos encontrar los siguientes:

1. El usuario deberá contar con su registro NIT (Numero de Identificación Temporal) de Importador.
2. Transmitir electrónicamente la información (Tele-despacho de la Declaración de Mercancías) a la Aduana habilitada para tal efecto.
3. El pago de los derechos e impuestos, cuando esto proceda, que pueden ser de tres formas:
 - a. Pago Electrónico.
 - b. Pago en Ventanilla (Bancos autorizados).
 - c. Pago en Colecturías habilitadas para tal efecto.
4. Presentar dos ejemplares de la declaración de mercancías firmadas y selladas por el Apoderado Especial Aduanero o Agente Aduanero, adjuntando en original la documentación siguiente:
 - a) Factura Comercial
 - b) Documentos de Transporte
 - c) Licencias, Permisos, Certificados u otros documentos referidos al cumplimiento de las restricciones y regulaciones no arancelarias a que estén sujetas las mercancías.
5. Demás autorizaciones o garantías exigibles en razón de su naturaleza.
6. En caso de gozar de alguna exención de pago de Impuestos, presentar la autorización correspondiente.

Posibles registros de tiempo electrónicos en los procesos de despacho

En cuanto a la identificación de posibles sistemas automatizados utilizados en la aduna para el despacho de la mercancía, podemos encontrar que en el caso del Salvador se utiliza el sistema SIDUNEA. Del cual se tendrá que determinar si genera mediciones de tiempos y si podrán ser utilizadas para el desarrollo del estudio de la medición de los tiempos en las aduanas de este país.

ANEXO C. HOJA DE TRABAJO DE LA APLICACIÓN DE LA FASE I DEL ESTUDIO EN REPÚBLICA DOMINICANA

Determinación del periodo sujeto al análisis

En seguimiento a la metodología indicada para la determinación del periodo de tiempo en que se realizará el estudio de la medición de tiempos, el periodo a considerar se determinara en base a las estadísticas mensuales de las operaciones aduaneras realizadas en el periodo inmediato anterior al año en que se realice el estudio.

Los datos que se conjunten se sumaran y dividirán entre el numero de periodos que se tengan, es decir se tomara a cada mes como un periodo, en situación optima tendremos 12 periodos (meses del año). La operación antes descrita se realizará con la finalidad de obtener una media para establecer cual es el periodo en que las operaciones de importación y exportación son regulares o consideradas como normales en la aduana.

En el caso de la Republica Dominicana las estadísticas del año 2005 son:

| Importaciones 2005 Expresadas en precio FOB y dólares | | |
|--|---------------------------|-------------|
| Mes | 2005 | % |
| Enero | \$341,687,274.96 | 4.72% |
| Febrero | \$916,620,514.00 | 12.66% |
| Marzo | \$562,334,483.53 | 7.76% |
| Abril | \$578,654,065.45 | 7.99% |
| Mayo | \$559,237,834.16 | 7.72% |
| Junio | \$645,029,091.72 | 8.91% |
| Julio | \$540,722,167.43 | 7.47% |
| Agosto | \$631,669,595.29 | 8.72% |
| Septiembre | \$684,361,083.81 | 9.45% |
| Octubre | \$603,753,303.04 | 8.34% |
| Noviembre | \$546,064,788.63 | 7.54% |
| Diciembre | \$632,162,251.05 | 8.73% |
| Total 2005 | \$7,242,296,453.07 | 100% |

En cuanto a la aplicación de la formula descrita para determinar la media de las operaciones de importación realizadas durante un año, tomando los datos de la tabla arriba presentada los resultados son los siguientes:

| | |
|---------------|------------------|
| Media | \$603,524,704.42 |
| % de la Media | 8.33% |

Derivado de la media podemos concluir que los periodos denominados como normales para las operaciones en aduanas de RD son los siguientes:

| Importaciones 2005 Expresadas en | Diferencia | Period | Period | Period | Period |
|---|-------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|---|-------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|

| precio FOB y dólares | | | % con la media | o | o | o | o |
|----------------------|---------------------------|-------------|----------------|---|---|---|---|
| Mes | 2005 | % | | | | | |
| Enero | \$341,687,274.96 | 4.72% | 3.62% | | | | 4 |
| Febrero | \$916,620,514.00 | 12.66% | -4.32% | | | | 4 |
| Marzo | \$562,334,483.53 | 7.76% | 0.57% | | 2 | | |
| Abril | \$578,654,065.45 | 7.99% | 0.34% | 1 | | | |
| Mayo | \$559,237,834.16 | 7.72% | 0.61% | | 2 | | |
| Junio | \$645,029,091.72 | 8.91% | -0.57% | | 2 | | |
| Julio | \$540,722,167.43 | 7.47% | 0.87% | | 2 | | |
| Agosto | \$631,669,595.29 | 8.72% | -0.39% | 1 | | | |
| Septiembre | \$684,361,083.81 | 9.45% | -1.12% | | | 3 | |
| Octubre | \$603,753,303.04 | 8.34% | 0.00% | 1 | | | |
| Noviembre | \$546,064,788.63 | 7.54% | 0.79% | | 2 | | |
| Diciembre | \$632,162,251.05 | 8.73% | -0.40% | | 2 | | |
| Total 2005 | \$7,242,296,453.07 | 100% | | | | | |

Donde el Periodo 1 significa: el periodo más adecuado para llevar a cabo el estudio de medición de tiempos, encontrándose dentro de esta descripción del periodo el mes de Octubre como el más propicio ya que demuestra una diferencia nula con la media calculada. Los otros dos meses que entrarían en esta descripción son: Abril y Agosto.

El Periodo 2 significa: el periodo donde se encuentra poca variedad con la media calculada para determinar la operación normal en las aduanas. Donde los meses que se podrían asignar para llevar a cabo el estudio de medición de tiempos son los siguientes: Marzo, Mayo, Junio, Julio, Noviembre y Diciembre.

En cuanto a lo que corresponde el periodo 3 significa: que es un periodo donde se encuentra una mayor variabilidad en la media y por lo tanto no se debe de considerar como un periodo para realizar la medición de los tiempos en las aduanas, amenos que se generara un factor que regulara la evaluación en las mediciones que se realicen. Dentro de este periodo en el caso de las aduanas de la República Dominicana solo podemos encontrar al mes de Septiembre.

En lo que corresponde el periodo 4 lo describimos: como el periodo menos adecuado para llevar a cabo el estudio de medición de tiempos ya que es el que presenta una mayor variabilidad en lo que corresponde a la media y dicha variabilidad podría en algunos casos favorecer a la medición de los tiempos en las aduanas (en los casos que sea mucho menor a la media las operaciones que se realizan en la aduana) o en algunos otros casos podría dificultar la realización del estudio o arrojar datos alarmantes (en los casos en que se encuentre un número de operaciones mayores a las establecidas en la media o a las acostumbradas por la aduana). Dentro de este periodo podemos encontrar al mes de Enero y Febrero.

Regímenes de la mercancía

Los regímenes aduaneros que se encuentran vigentes en la República Dominicana, los podemos definir de la siguiente forma:

- 1 Despacho a Consumo
- 2 Admisión Temporal para Perfeccionamiento Activo
- 3 Importación o Internación Temporal
- 4 Internación Temporal Bajo Leasing
- 5 Salida Temporal para Perfeccionamiento Pasivo
- 6 Deposito Fiscal
- 7 Deposito de Reexportación
- 8 Admisión Temporal en Franquicia Arancelaria
- 9 Régimen de DrawBack
- 10 Zona Franca Comercial
- 11 Zona Franca Industrial
- 12 Transito Internacional
- 13 Despacho a Consumo Decreto 10%
- 14 Reimportación
- 15 Depósitos Particulares
- 16 Exportación a Consumo
- 17 Reembarque
- 18 Exportaciones Zona Franca Industrial (Sal)
- 19 Reexportación
- 20 Transito Internacional (Sal)
- 23 Devolución de Exportación
- 26 Reliquidaciones Auditoria / Fiscalización

A continuación se muestra una tabla donde se reflejan las importaciones que se realizaron en total de cada uno de los regímenes aduaneros descritos durante el periodo del 2005.

| Importaciones del 2005 de todos los Regímenes | | | |
|--|---|-----------------------------|-------------------|
| | Régimen | Monto de Importación | Proporción |
| 1 | Despacho a consumo | 7,242,296,453.14 | 54.28 |
| 11 | Zona franca industrial | 5,324,996,076.81 | 39.91 |
| 2 | Admisión temporal para perfeccionamiento activo | 544,100,361.60 | 4.08 |
| 6 | Deposito fiscal | 93,342,246.27 | 0.7 |
| 12 | Transito internacional | 86,914,399.66 | 0.65 |
| 3 | Importación o internación temporal | 21,455,301.64 | 0.16 |
| 10 | Zona franca comercial | 11,848,386.32 | 0.09 |
| 7 | Deposito de preexportación | 8,977,834.21 | 0.07 |
| 14 | Preimportación | 2,418,712.20 | 0.02 |
| 26 | Reliquidaciones auditoria / fiscalización | 1,833,771.83 | 0.01 |
| 17 | Reembarque | 1,163,113.84 | 0.01 |
| 9 | Régimen de drawback | 824,733.48 | 0.01 |
| 15 | Depósitos particulares | 722,056.34 | 0.01 |
| 20 | Transito internacional (sal) | 646,220.37 | 0 |
| 23 | Devolución de exportación | 514,552.42 | 0 |
| 19 | Reexportación | 390,851.51 | 0 |
| 13 | Despacho a consumo decreto 10% | 380,901.57 | 0 |

| | | | |
|----|---|--------------------------|------------|
| 8 | Admisión temporal en franquicia arancelaria | 134,425.00 | 0 |
| 4 | Internación temporal bajo leasing | 123,971.76 | 0 |
| 18 | Exportaciones zona franca industrial (sal) | 35,070.75 | 0 |
| 16 | Exportación a consumo | 29,063.35 | 0 |
| 5 | Salida temporal para perfeccionamiento pasivo | 13,829.17 | 0 |
| | Total general | 13,343,162,333.24 | 100 |

Esta tabla nos refleja que existen regimenes aduaneros que en realidad no son utilizados dentro de las operaciones de importación que genera la aduana de Republica Dominicana, presentándose solamente como los más representativos y que general el 99.9% de las operaciones en la aduana los siguientes:

| Importaciones del 2005 de todos los Regimenes | | | |
|--|---|-----------------------------|-------------------|
| | Régimen | Monto de Importación | Proporción |
| 1 | Despacho a consumo | 7,242,296,453.14 | 54.28 |
| 11 | Zona franca industrial | 5,324,996,076.81 | 39.91 |
| 2 | Admisión temporal para perfeccionamiento activo | 544,100,361.60 | 4.08 |
| 6 | Deposito fiscal | 93,342,246.27 | 0.7 |
| 12 | Transito internacional | 86,914,399.66 | 0.65 |
| 3 | Importación o internación temporal | 21,455,301.64 | 0.16 |
| 10 | Zona franca comercial | 11,848,386.32 | 0.09 |
| 7 | Deposito de reexportación | 8,977,834.21 | 0.07 |
| 14 | Reimportación | 2,418,712.20 | 0.02 |
| | Total | 13,336,349,771.85 | 99.96 |

En lo que corresponde a las exportaciones los regimenes a considerar en nuestro estudio serán los siguientes:

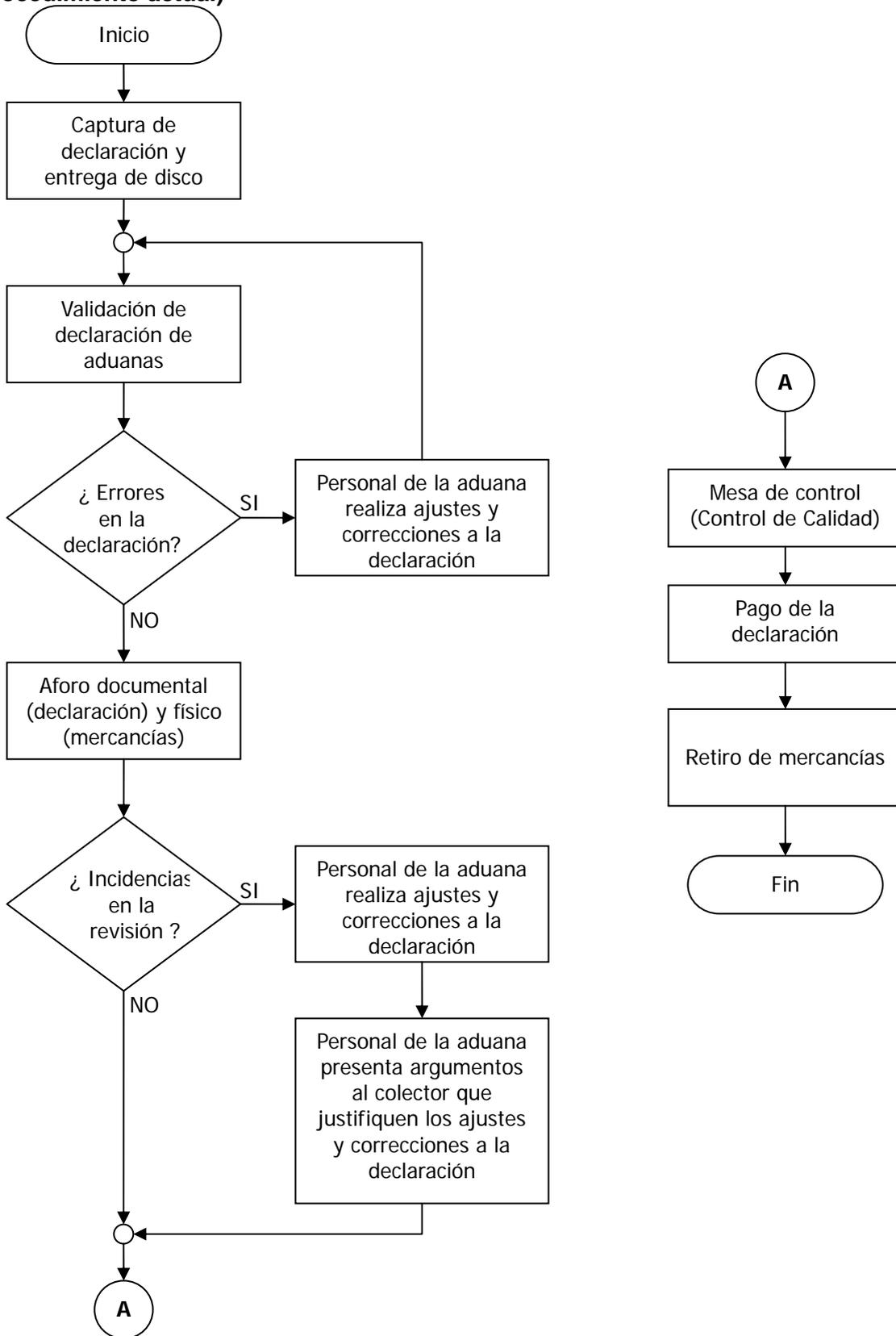
Cadena del procedimiento de despacho

En el caso de la descripción del Despacho de la Mercancía lo podemos englobar en los siguientes pasos:

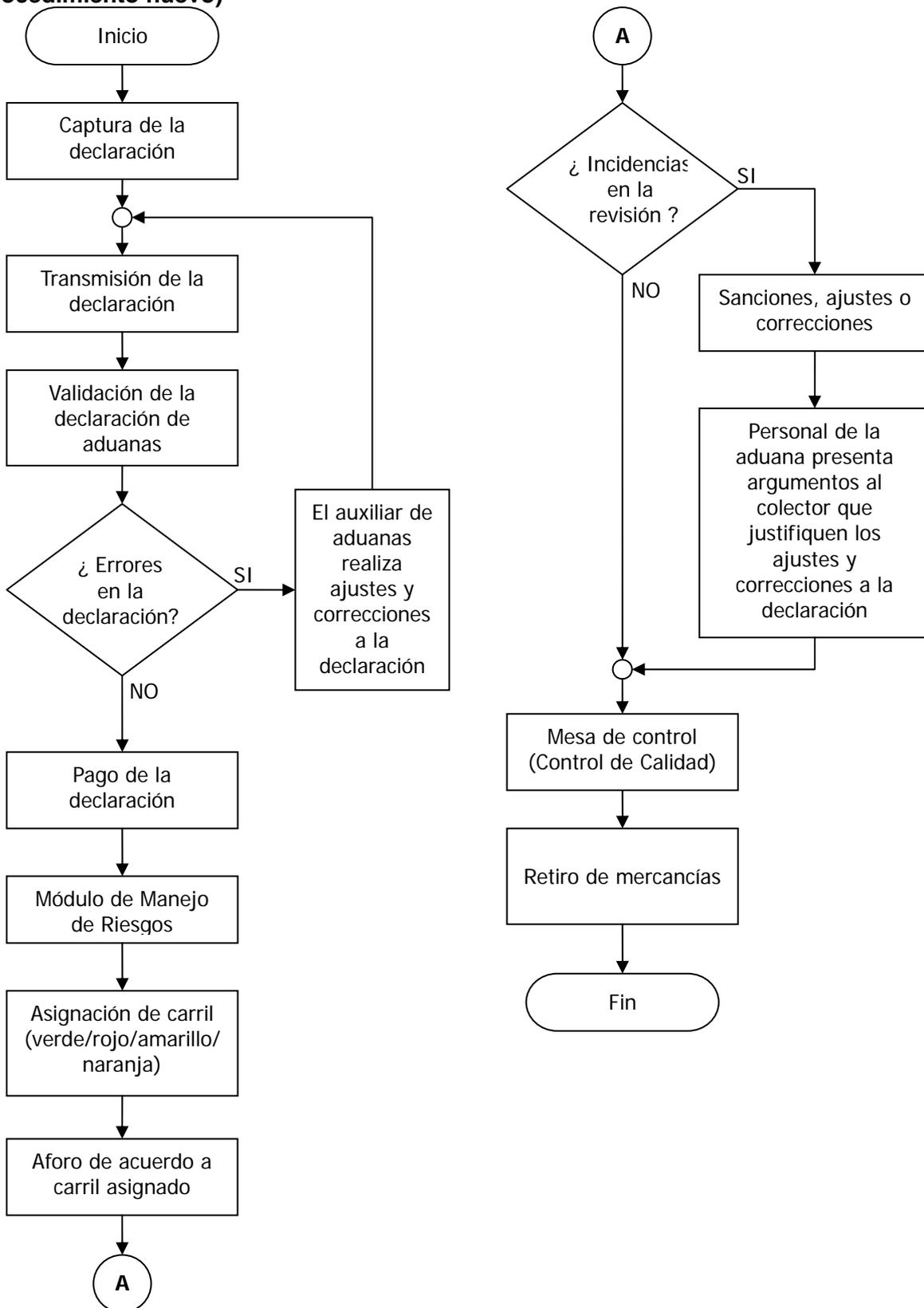
- La presentación de la declaración
- El reconocimiento y la verificación
 - Aforo documental
 - Aforo físico
- Valoración
- Liquidación
- Pago

- En el aforo físico de la mercancía el inspector de la aduana revisa la documentación, la compara con la mercancía que físicamente se presentó ante la aduana y en su caso hace las correcciones necesarias incluyendo la re-liquidación de las contribuciones si el valor declarado es menor al precio de referencia establecido en la base de datos.
- En caso de mercancía originaria de Estados Unidos, se debió haber ingresado previamente el certificado de origen en la página Internet de la DGA y se presenta el diskette junto con la declaración y se da de alta nuevamente la declaración en la aduana.
- En caso de mercancía originaria de cualquier otro país miembro de CAFTA-RD se tiene que solicitar el trato arancelario preferencial en las oficinas centrales de la DGA y presentar el certificado de origen negociado en el marco del tratado de libre comercio de Centroamérica, esto es, aun cuando la mercancía sea originaria de un país miembro de CAFTA-RD la aduana de República Dominicana solo permite su aplicación a mercancías originarias de EUA.

**Cadena del procedimiento de despacho
(Procedimiento actual)**



**Cadena del procedimiento de despacho
(Procedimiento nuevo)**



Tipo de tráfico en la aduana

El tipo de tráfico que podemos identificar dentro de las aduanas del país son:

1. Marítimo
2. Terrestre
 - a. Fronteriza
 - b. Zona Fronteriza
3. Aéreo

Aduanas a considerar

Las aduanas que se encuentran identificadas dentro de la República Dominicana son las siguientes:

| Valor de las importaciones por aduana en el régimen de Consumo 2005 | | | |
|--|---|-----------------------------|---------------------------|
| Código | Aduana | Monto de Importación | % de Participación |
| 1030 | Haina Oriental | 2311425670 | 31.92% |
| 1020 | Haina Occidental | 2196034976 | 30.32% |
| 1150 | Multimodal Caicedo | 1178189899 | 16.27% |
| 1010 | Santo Domingo | 398099028.4 | 5.50% |
| 1050 | San Pedro de Macorís | 312029127.7 | 4.31% |
| 1070 | Puerto Plata | 279846552.4 | 3.86% |
| 1040 | Boca Chica | 66104611.49 | 0.91% |
| 1060 | Romana | 51830743.66 | 0.72% |
| 1011 | Ferry | 3214485.75 | 0.04% |
| 1110 | Manzanillo | 350000 | 0.00% |
| | | | |
| 2050 | Aeropuerto Int, de las Ameritas | 409340327.8 | 5.65% |
| 2020 | Aeropuerto de Santiago | 14533910.42 | 0.20% |
| 2010 | Aeropuerto de Puerto Plaza | 8199500.47 | 0.11% |
| 2040 | Aeropuerto de Punta Cana | 5383376.23 | 0.07% |
| 2051 | Aeropuerto Int, de las Americas-Negociado | 2915173.82 | 0.04% |
| 2021 | Aeropuerto Santiago-Negociado | 2473252.38 | 0.03% |
| 2071 | Aeropuerto La Romana-Negociado | 435630.27 | 0.01% |
| 2041 | Aeropuerto Punta Cana-Negociado | 137126.3 | 0.00% |
| 2031 | Aeropuerto Herrera-Negociado | 52490.07 | 0.00% |
| 2030 | Aeropuerto Herrera | 36115 | 0.00% |
| | | | |
| 3010 | Elias Piñas | 713912.88 | 0.01% |
| 3030 | Jimani | 675069.02 | 0.01% |
| 3020 | Dajabon | 275474.49 | 0.00% |
| | | | |
| | Total | 7242296453 | 100% |

Basados en la tabla anterior podemos constatar que existen aduanas que no tiene registro de operaciones, motivo por el cual se desglosa un concentrado de las aduanas que muestran alguna participación en las operaciones de importación de la República Dominicana. De

estas será necesario escoger solo las representativas de cada uno de los tipos de tráficos identificados.

| Valor de las importaciones por aduana en el régimen de Consumo 2005 | | | |
|--|---|-----------------------------|---------------------------|
| Código | Aduana | Monto de Importación | % de Participación |
| 1030 | Haina Oriental | 2311425670 | 31.92% |
| 1020 | Haina Occidental | 2196034976 | 30.33% |
| 1150 | Multimodal Caicedo | 1178189899 | 16.27% |
| 1010 | Santo Domingo | 398099028.4 | 5.50% |
| 1050 | San Pedro de Macorís | 312029127.7 | 4.31% |
| 1070 | Puerto Plata | 279846552.4 | 3.86% |
| 1040 | Boca Chica | 66104611.49 | 0.91% |
| 1060 | Romana | 51830743.66 | 0.72% |
| 1011 | Ferry | 3214485.75 | 0.04% |
| 2050 | Aeropuerto Int, de las Americas | 409340327.8 | 5.65% |
| 2020 | Aeropuerto de Santiago | 14533910.42 | 0.20% |
| 2010 | Aeropuerto de Puerto Plaza | 8199500.47 | 0.11% |
| 2040 | Aeropuerto de Punta Cana | 5383376.23 | 0.07% |
| 2051 | Aeropuerto Int, de las Americas-Negociado | 2915173.82 | 0.04% |
| 2021 | Aeropuerto Santiago-Negociado | 2473252.38 | 0.03% |
| 2071 | Aeropuerto La Romana-Negociado | 435630.27 | 0.01% |
| 3010 | Elias Piñas | 713912.88 | 0.01% |
| 3030 | Jimani | 675069.02 | 0.01% |
| | Total | 7241445247 | 100% |

Mercancías de difícil introducción al país destino.

Algunas de las mercancías que se tiene identificadas como de difícil acceso se describen a continuación con los respectivos requisitos en cuanto a certificaciones que deben de cumplir para poder realizar la exportación de los mismos:

Requisitos Fitosanitarios: Productos Agrícolas

Certificado Fitosanitario Para la Exportación de Plantas y Productos Agropecuarios.

Descripción:

El Certificado Fitosanitario contiene las prescripciones sanitarias de productos de origen vegetal y se necesita para la exportación de una serie de productos agropecuarios.

Requisitos Zoonosanitarios: Animales Vivos y sus Derivados

Certificado Zoonosanitario de Exportación.

Descripción:

El Certificado Zoonosanitario contiene las prescripciones sanitarias de productos de origen animal.

Componentes Habilitadores

En lo que se refiere a los documentos que se deberán de adjuntar a la mercancía en las operaciones de exportación de las República Dominicana, se pueden enumerar los siguientes:

- Presentación de la Factura Comercial.
- Llenado del Formulario Único.
- Presentación del Conocimiento de Embarque o Guía Aérea.
- Certificado de Origen.
- Certificado Sanitario o Fitosanitario.
- Certificados de no Objeción de Instituciones Públicas (permisos y autorizaciones de exportación)

Factura Comercial: Es un documento privado expedido por el vendedor, el cual contiene toda la información relativa al contrato de compra-venta internacional de mercancía. La factura sirve como documento base para el retiro de la mercancía en el país de destino. La Factura Comercial constituye la propiedad de esa mercancía a nivel de comercio internacional.

Es uno de los principales documentos elaborados por el exportador y es tomado como base para la elaboración de la Carta de Crédito o de cualquier otra forma de pago seleccionada por el vendedor y el comprador. En caso de tener la Factura Comercial, previamente definida, se puede obviar la elaboración de la factura Pro forma.

Formulario Único de Exportación: documento creado mediante el Decreto No. 646-96, de fecha 23 de diciembre de 1996, que establece el uso obligatorio del mismo para todas las actividades de exportación que se realicen desde el territorio de RD.

Conocimiento de Embarque o Guía Aérea: Declaración por la que el portador acusa recibo de la carga, la identifica y emite un contrato de transporte.

Certificado de Origen: Certificado que incorpora una declaración que manifiesta que los bienes contenidos en esa certificación han sido producidos realmente en ese lugar y no en cualquier otro.

Certificado Fitosanitario o Zoonosanitario: Permisos sanitarios emitidos para productos exportables con determinados requisitos de sanidad, los cuales son requeridos en los países de destino por normativas de comercio internacional de mercancías.

Certificados de No Objeción de Instituciones Públicas (permisos y autorizaciones de exportación): Autorizaciones o Permisos emitidos por las instituciones públicas correspondientes, para las tramitaciones locales o internacionales requeridas en el proceso de exportación.

En cuanto a los tramites para la exportación de mercancía con anterioridad al 18 de diciembre de 1992 se requería una licencia de exportador, misma que ha sido derogada mediante el Decreto No. 377-92.

Existen **Trámites** Locales para algunos **Productos** que están regulados por las Instituciones Públicas competentes; o si el país de destino lo exige.

**Posibles registros de tiempo electrónicos en los procesos de despacho
SIDUNEA**

ANEXO D. HOJA DE TRABAJO DE LA APLICACIÓN DE LA FASE I DEL ESTUDIO A NICARAGUA

Determinación del periodo sujeto al análisis

En seguimiento a la metodología indicada para la determinación del periodo de tiempo en que se realizará el estudio de la medición de tiempos en las aduanas, el periodo a considerar se determinara en base a las estadísticas mensuales de las operaciones aduaneras realizadas en el periodo inmediato anterior al año en que se realice el estudio.

Los datos que se conjunten se sumaran y dividirán entre el número de periodos que se tengan, es decir se tomara a cada mes como un periodo, en situación optima tendremos 12 periodos (meses del año). La operación antes descrita se realizará con la finalidad de obtener una media para establecer cual es el periodo en que las operaciones de importación y exportación son regulares o consideradas como normales en las aduanas.

En el caso de Nicaragua las estadísticas del año 2006 son:

| Importaciones Mensuales del 2006 | | | | |
|---|----------------------|----------------------|-----------------------------|------------------------|
| | US\$ Miles | | | |
| Mes | Importaciones | Exportaciones | Total de Operaciones | Proporción en % |
| Enero | 220859.9 | 89887.55 | 310747.45 | 14.78% |
| Febrero | 266771.05 | 95104.54 | 361875.59 | 17.21% |
| Marzo | 243523.64 | 116524.33 | 360047.97 | 17.13% |
| Abril | 231450.79 | 87675.17 | 319125.96 | 15.18% |
| Mayo | 291440.12 | 104240.7 | 395680.82 | 18.82% |
| Junio | 245305.84 | 109494.67 | 354800.51 | 16.88% |
| Total | 1499351.3 | 602926.96 | 2102278.3 | 100% |

En cuanto a la aplicación de la formula descrita para determinar la media de las operaciones de importación realizadas durante un año, tomando los datos de la tabla arriba presentada los resultados son los siguientes:

| | |
|---------------|---------------|
| Media | 350379.717 |
| % de la Media | 16.67% |

Regímenes de la mercancía

Los regímenes aduaneros que se encuentran vigentes en operaciones de Importación en Nicaragua, son los que a continuación se describen:

- **Autorización de Importación temporal con reexportación en el mismo estado**

Es el régimen que permite ingresar al territorio aduanero por un plazo determinado, con suspensión de derechos e impuestos a la importación, mercancías con un fin específico, las que serán reexportadas dentro de ese plazo, sin haber sufrido otra modificación que la normal depreciación como consecuencia de su uso.

Aduanas a considerar

| Operaciones por Aduana 2006 | | | | |
|------------------------------------|--------------------|--------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Aduanas | US\$ Miles | | | % Proporcional |
| | Importación | Exportación | Total de Operaciones | |
| Ad. Managua | 540774.04 | 935.77 | 541709.81 | 26.53% |
| Puerto Corinto | 258556.68 | 140148.89 | 398705.57 | 19.53% |
| Puerto Sandino | 193872.02 | 0.2 | 193872.22 | 9.50% |
| Carga Aerea | 148819.48 | 0 | 148819.48 | 7.29% |
| Guasaule | 167577.88 | 171128.42 | 338706.3 | 16.59% |
| Peñas Blancas | 126193.51 | 64587.74 | 190781.25 | 9.34% |
| Las Manos | 31970.7 | 117212.87 | 149183.57 | 7.31% |
| El Espino | 22937.91 | 37313.96 | 60251.87 | 2.95% |
| El Bluff | 6914.4 | 6614.08 | 13528.48 | 0.66% |
| El Rama | 997.12 | 4414.08 | 5411.2 | 0.27% |
| Nandaime | 0 | 0 | 0 | |
| Puerto Cabezas | 0 | 0 | 0 | |
| San Carlos | 0 | 0 | 0 | |
| ZF Saratoga | 137.57 | 0 | 137.57 | 0.01% |
| ZF Industrial | 454.13 | 0 | 454.13 | 0.02% |
| ZF Arnecon | 111.98 | 0 | 111.98 | 0.01% |
| ZF Estela | 1.16 | 0 | 1.16 | 0.00% |
| ZF JI Gonzalez M. | 1.22 | 0 | 1.22 | 0.00% |
| ZF Index | 0.1 | 0 | 0.1 | 0.00% |
| Potosí | 0 | 0 | 0 | |
| ZF Senika | 0 | 0 | 0 | |
| Aduana Postal | 29.11 | 0 | 29.11 | 0.00% |
| ZF Masaya | 2.3 | 0 | 2.3 | 0.00% |
| Total | 1499351.31 | 542356.01 | 2041707.32 | 100% |

Basados en la tabla anterior podemos constatar que existen aduanas que no tiene registro de operaciones, motivo por el cual no serán consideradas dentro del estudio de medición de tiempo, ya que no son representativas. De las aduanas que si muestran alguna participación en las operaciones de comercio exterior de Nicaragua se tendrán que asignar aquellas que

resulten más representativas de cada uno de los tipos de tráfico que serán parte del estudio.

Componentes Habilitadores.

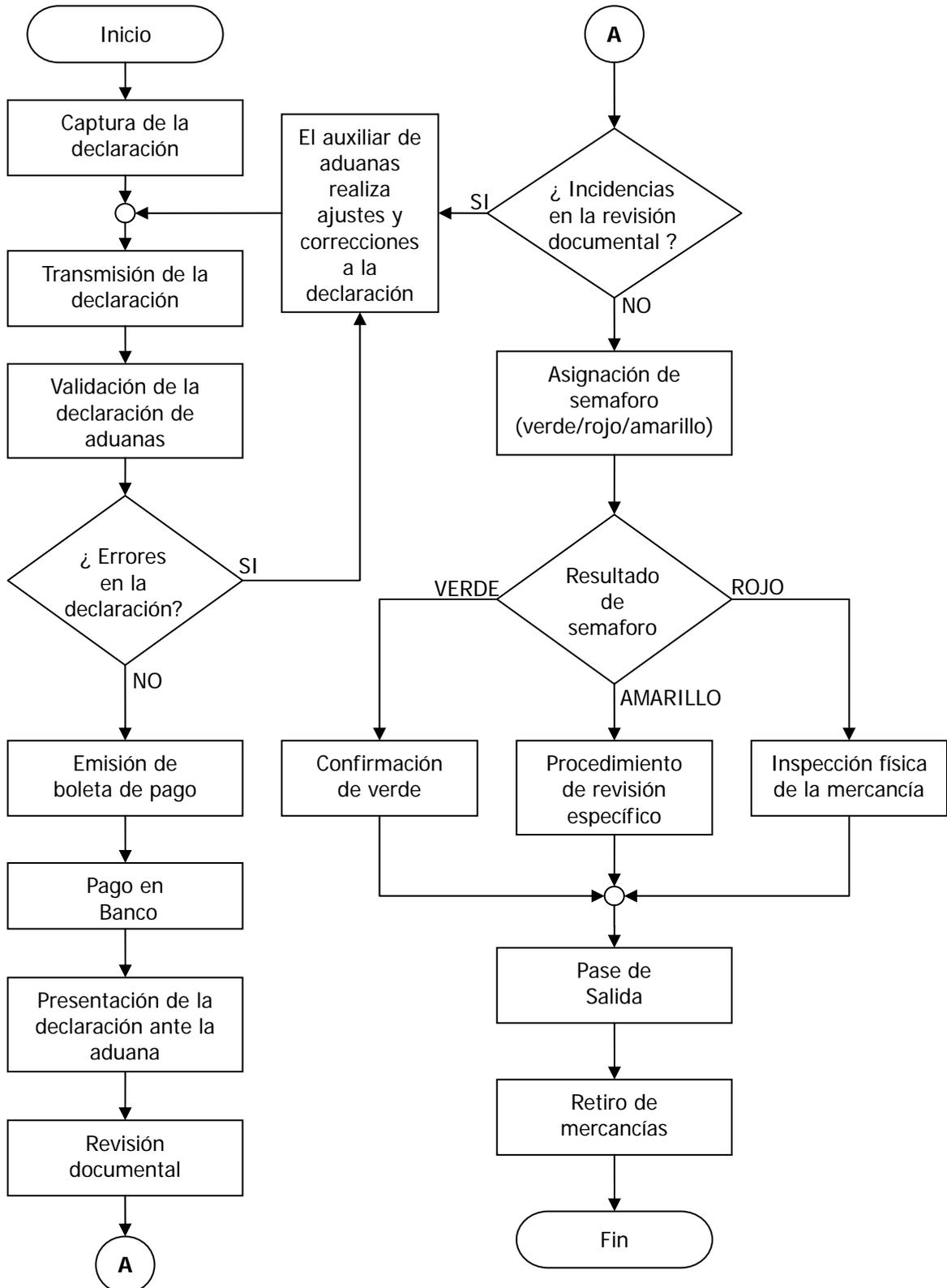
1. Factura comercial
2. Fotocopia del conocimiento de embarque
3. Permisos especiales, cuando proceda.

Posibles registros de tiempo electrónicos en los procesos de despacho

SIDUNEA

ANEXO E. HOJA DE TRABAJO DE LA APLICACIÓN DE LA FASE I DEL ESTUDIO A HONDURAS

Cadena del procedimiento de despacho



Aduanas

Las aduanas identificadas en Honduras son las siguientes: La Ceiba, San Lorenzo, Puerto Cortes, Puerto Lempira, Roatan, Sub-administración Roatan, Tela, Trujillo, Guardatura Goloso, La Mesa, Coranorte, Toncotin, Agua Caliente, Amatillo, El Florido, El Poy, La Fraternidad, Guasaule y Las Manos.

Dentro de este número de aduanas podemos encontrar que en términos de participación en operaciones de comercio exterior (tanto importaciones como exportaciones) solo 5 de ellas presentan datos representativos como lo demuestra la siguiente tabla:

Posibles registros de tiempo electrónicos en los procesos de despacho

SIDUNEA

GUIDE

TO MEASURE THE TIME REQUIRED FOR THE RELEASE OF GOODS



WORLD CUSTOMS ORGANIZATION

1. Background

One of the focal points in international trading is the performance of Customs and their efficiency in clearing goods.

In the modern business environment of just in time production and delivery it has become ever more important that traders are guaranteed fast and predictable release of goods. Since Customs is the foremost agency at the border and plays a prominent role in the release of goods, Customs should strive to reduce the complexity of clearance procedures and to limit their information requirements to the information that is really necessary.

Modern Customs administrations have recognised that streamlining and simplifying clearance procedures is of benefit to their importers, their exporters and their national economies. To achieve the goal of offering efficient and effective clearance procedures, while continuing to maintain their traditional duties of revenue collection and enforcement activities, Customs administrations are increasingly introducing simplified procedures. In order to ensure that these are applied in an effective manner, the procedures have to be reviewed and updated at regular intervals.

In addition, to determine the level of effectiveness of normal Customs operations as well as that of simplified procedures, many Customs administrations conduct regular reviews and audits to assist them in streamlining their operations.

One of the methods used for the review of clearance procedures is to measure the average time taken between the arrival of the goods and their release. This facilitates Customs to identify both the problem areas and potential corrective actions to increase their efficiency. The use of automation and other sophisticated selectivity methods can allow Customs to improve compliance and at the same time improve facilitation for the majority of low risk goods.

Measuring the time taken for the release of goods also meets the concerns of trade circles regarding long delays in Customs clearance. It helps Customs to respond to trade requirements where the operators need to plan ahead for the movement of goods across borders in order to meet tight production schedules and just-in-time inventory systems that require forward planning.

The time required to release goods has also increasingly become a measure by which the international trading community assesses the effectiveness of a Customs administration. Therefore it is important to provide guidance to Customs administrations on the best way to apply this method of internal review.

In 1994, the WCO's Permanent Technical Committee adopted a study to measure the time required for the release of the goods which was based on similar initiatives undertaken by the Customs Administrations of Japan and the United States. This study was considered to be a useful tool to identify problems and bottlenecks that existed in the clearance of goods and to stimulate efforts to improve the efficiency and effectiveness of Customs clearance procedures.

In 2001, the Permanent Technical Committee reviewed and updated the study in an effort to simplify its application. The revised document is presented as a Guide to Measure the Time required for the Release of Goods, and it provides the methodology to assist administrations in designing their study, including a simplified version. In addition, the WCO Secretariat would be pleased, on request, to offer assistance and advice to Members in undertaking this study.

There are a number of possible ways in which the Time Release Study could be initiated in a Customs administration. It could be initiated by an administration's own decision to undertake a study or through a technical assistance programme or through an external donor such as the World Bank.

This study should also not be considered as a competition between Members or as an effort to place a value judgement on the operations of an administration.

2. Purpose and Scope

The international movement of goods involves not only Customs administrations but also other national authorities such as the port, health, veterinary, agriculture and other agencies, as well as the trading community which includes brokers, forwarding and shipping agents, carriers, banks and other intermediaries. The trade entities, in particular, are constantly concerned with measures to ensure faster clearance of goods. Delays in the release of goods are very often attributed to the procedural and documentary requirements of Customs since they are one of the more visible agencies at the border. It is therefore in the interest of Customs administrations to initiate measures for faster clearance and for monitoring the release times for goods through regular reviews.

In administrations that periodically undertake such studies, the time taken for release has steadily reduced due to the implementation of improvements and corrective measures based on the result of these studies.

The WCO's Time Release Study is primarily designed to measure the time required to release goods. This is normally from the time of arrival of the goods at the port/airport/land border until their release to the importer or a third party on his behalf. In some situations this release will be concurrent with clearance (e.g. low value, non-dutiable goods). This methodology could also be modified and applied to measure the time necessary for the clearance granted by Customs after the payment of duties and taxes when this occurs subsequent to the release of the goods. In this Guide the terms "release" means the action by Customs to permit goods undergoing clearance to be placed at the disposal of the person concerned and "clearance" means the accomplishment of all formalities necessary to allow goods to enter home use, to be exported or to be placed under another Customs procedure.

This study can be undertaken at an individual Customs office, at a number of Customs offices or at all the offices in a Customs administration. It is also possible to undertake the study in a Customs or Economic Union. The results of the studies undertaken at different Customs offices can be compared in order to identify where measures are required to simplify procedures and thus increase the efficiency of Customs.

Many administrations have established pre-set work norms, such as client charters, that indicate the average time that should be taken to complete any particular process. In this case the results of the study could be used to evaluate the extent to which the pre-set work norms or estimated times are being met and the improvement measures that could be undertaken. The time release study would also give some useful insights into bottlenecks within the clearance system.

If no study has been undertaken previously or no pre-set work norms are available, then this study can be used as a basis for future comparisons when improvements are made in the clearance systems.

Administrations that use automated clearance systems should use these existing systems to capture the "time stamps" at each step in the clearance process. Where an administration does not currently have an automated clearance system but intends to develop one, it should incorporate the time stamps for each step of the clearance process in the automated system.

When the services of a Pre-shipment Inspection (PSI) company are used, the analysis of the study results should take into account the part played by the PSI company in the relevant operations, since this can affect the overall release time.

Statistical standards concerning both the sampling and the calculation methods must be adhered to if useful and reliable results are to be obtained. For this reason comparisons of results from different Customs administrations are neither useful nor reliable since these studies can seldom be undertaken in identical conditions.

The WCO Customs Reform and Modernization Programme includes a diagnostic analysis which is complementary to this study. The diagnostic analyzes the Customs organization and its operations, whereas this study analyzes the processing of Customs transactions in particular detail.

This Guide will assist administrations in designing their study and it lists the elements and aspects to be examined. These are not exhaustive and Customs administrations are encouraged to add elements that they consider would be beneficial in meeting their individual requirements.

Customs administrations undertaking the Time Release Study for the first time are recommended to conduct a simplified study by just capturing the key elements in the clearance process. The key elements that should be included and a sample survey form are attached in Appendix 3.

3. Aims of the study

The main aim is to determine where in the Customs process of clearing goods any problems exist, the type of problems, the reasons for these problems and possible solutions to any problems.

The methodology to be adopted for execution of the study can take different approaches such as :

- To measure the arithmetic mean time between the arrival of the goods and their release into the economy by a standardized system;

- To estimate with some precision, based on the standardized system, the time required for each intervening event between arrival and release of the goods, i.e. unloading, storage, presenting the declaration, inspection, release, removal of goods, intervention by other services, etc.;
- To inform the administration's officials in a precise manner, with proper statistical methods, of the time required for Customs release of goods. This information can be measured by type of traffic (air, sea, road or rail) and by region or individual Customs offices.

Additionally the methodology chosen can assist a Customs administration to :

- Identify the constraints affecting Customs release, such as granting of authorizations or permits, application of other laws, inspections by other services, etc.;
- Obtain a systematic snapshot of the way in which it functions;
- Consider possible corrective actions, if necessary in co-operation with other parties, and select solutions; and
- Compare the results obtained in this study by means of the standardized system with previous studies, especially when introducing changes in Customs procedures.

4. Possible uses for the study results

The results of the study can serve a number of useful purposes :

- To take structural reform measures within an administration;
- To draft or modify Customs and related legislation;
- To simplify and harmonize Customs processes;
- To automate and modernize Customs processes;
- To reallocate staff and resources for optimal utilization;
- To encourage or support requests for human, financial or technical resources;
- To train staff;
- To address anti-corruption measures and efforts to improve Customs ethics in accordance with the Arusha Declaration on Customs integrity;
- To take necessary measures to improve compliance or enforcement;
- To resolve difficulties with other public administrations participating in the Customs clearance process (e.g., agriculture, veterinary, phytosanitary

services) or with trade entities (importers, exporters, brokers, carriers, forwarding agents, port authorities, banks, pre-shipment inspection companies, etc);

- For use in public relations and improving Customs transparency.

5. Outline of the time release study

A study to measure the time required for the release of goods should be divided into three phases :

Phase 1 – Preparation of the Study

Phase 2 – Collection and recording of data

Phase 3 – Analysis of data and conclusions

Phase 1 – Preparation of the study

This is the most important phase since it will determine the design, scope and methodology of the study. Therefore, detailed preparation is necessary to ensure the success of the study and the credibility of its results.

Scope and design of the study

In determining the scope and design of the study the Customs administration must first decide the following :

- Will it only involve Customs and other agencies relevant in the Customs release of the goods?
- Will it be a study to measure the time from arrival of the goods in the port, airport or land border station until they are released and physically removed from Customs control? If yes, it should also involve other parties such as the Trade operators, Customs brokers, other relevant agencies (Health, Agriculture, etc), banks and PSI companies.
- Will the study be an internal study within the Customs administration to measure the time from when the Customs declarations are presented to Customs until the goods are released by Customs or all the formalities are accomplished?
- Will the study be based on automated or manual Customs procedures, or both?

If an administration wishes to study both Customs offices using automated systems and offices using manual systems, they must take account of this when choosing the method to be used to capture data and the Customs offices to be included.

Considering that situations may differ from country to country, it is suggested that, as far as the resources permit, a comprehensive study should be undertaken that involves every event in the clearance chain. Thus the participation of Customs brokers, trade operators, banks and other agencies such as Health, Agriculture, etc. is deemed

necessary for the success of a comprehensive study. In addition, this would enable every participant to look at each of their own processes in the entire clearance chain with a view to improve and enhance the existing system.

Establishment of a Working Group

The first step for the Customs administration is to establish a Working Group responsible for the overall project. This is necessary to bring together all the officials who will be involved in the project from the very outset. It is also important to provide Terms of Reference for the Working Group to clearly define what is expected of them. A list of the functions and responsibilities of the Working Group appears in Appendix 1 to this document.

The participation of Customs brokers and other trade operators is highly recommended in order to ascertain the time for the entire clearance chain, i.e. from the time of arrival of the goods in the port/airport/land border to the time they are physically removed from the Customs area. Given this scenario, they should also be incorporated into the Working Group from its inception.

The Working Group should be responsible not only for the preparation, planning and implementation of the project, but also for ensuring good co-operation between all parties and agencies involved in the project. In order to achieve this, it will be necessary to explain the aims, the approach envisaged and the advantages that would be accrued to the Customs officials, officials of other intervening agencies, Customs brokers and the trade operators.

In addition, all staff involved in implementing the study should be made aware that the study results may contribute to improving Customs clearance and that the study is not contrary to staff interests.

Planning and methodology

The planning and the methodology to be used form another important aspect of the study. It should include such issues as :

- The kind of data to be collected (how and by whom),
- Sampling methods,
- Designing a form for data collection,
- Guidelines for data entry,
- Definitions of certain activities to ensure uniform implementation of the study, and
- A test-run to ensure that the study (questionnaire and forms) can be done without any errors.

Duration and timing of the study

Ideally the study should include all the declarations processed in a period of at least 7 consecutive working days. This would not unduly disrupt the normal Customs operations, and it would ensure that a sufficiently large number of declarations are captured to make it representative of the traffic. If the study will be conducted in an automated environment, the period could be significantly longer.

The period chosen for the study should be one of normal traffic. Seasonally fluctuating periods such as before or after holidays, where the volume of traffic tends to be particularly low or high, should be avoided.

Where administrations use automated systems that capture all the data elements chosen for the study, the period covered could be a retrospective of past transactions, for as much as a year if the analyses can be made by the computer. This would have an added benefit of measuring actual times that were not distorted by virtue of the study being conducted.

Geographical scope

The Customs administration should determine whether the study is to be conducted nationwide, i.e. at all the Customs offices, or only in certain regions or certain individual offices. For the initial study, it is suggested that the busiest Customs office in terms of traffic be chosen. For example, in many countries a significant percentage of traffic goes through only one or two locations. These ports, airports or land border crossings could be used as a starting point for the study.

Types of goods

The choice of goods to be covered by the study would depend on the type of goods entering the country. The administration may opt to include a particular category of goods or all goods entering the country. Some of the options are :

- Goods falling within certain regimes, such as dutiable goods, non-dutiable goods, exempted goods;
- Goods which come under different procedures, such as goods intended for home use, goods intended for free zones, goods intended for inward processing, etc;
- Containerized versus non-containerized cargo;
- Other criteria such as tariff headings, value, etc.

These categories of goods are not exhaustive and further criteria could be developed.

However, it is highly recommended that at least for the initial study the administration should include all goods entering through the selected points of entry in order to develop a complete assessment of its efficiency.

Choice of traffic

In determining the choice of traffic involved in the study, administrations must take into account the geographical situation of the Customs territory and the relative level of traffic as part of the national volume of all traffic.

It may be possible to eliminate certain traffic of minor importance or traffic that constitutes less than a certain percentage of total traffic from the study.

Given the large volume and special nature of postal traffic, this should normally be analysed separately.

Depending upon the resources available, the study may be carried out for all types of traffic (air, sea, rail or road) during the same period, or consecutively for the different means of transport.

Special attention may be paid to a particular type of consignment that arrives on a particular type of conveyance, such as consignments for which immediate release is required. In this case, the study should either be devoted solely to this type of consignment or under a more comprehensive study covering all consignments, a separate sample of the particular consignments could be selected from the population for a detailed study (see Sampling).

Choice of Customs offices

The following criteria could influence the choice of Customs offices :

- Volumes of traffic - It is suggested that the study be conducted at points of entry with a large volume of traffic.
- Types of consignments - The study should be conducted at points of entry which process a large variety of consignments and are not limited to only certain commodities such as bulk goods or chemicals.

Sampling

When the volume of consignments or time constraints make it impossible to capture all transactions in the period selected, sampling should be used. If a sampling methodology is used, a sampling strategy must be developed. This sampling strategy should consider the nature of the consignments to be measured, the primary purpose of the analysis, the types of statistical techniques that might be used, and the relative ease or difficulty in the mechanics of listing the transactions and drawing the sample. Care should be taken to ensure that the samples are representative of the transactions covered by the study (sample reliability), as this would reflect the degree of variability that exists in the population.

The sample size required for meaningful estimates of the population or sub-population parameters would also depend on the degree of precision in making the estimates (sampling error).

Generally the larger the sample used, the more representative it will be of the population. For a homogenous population, a sample size of 30, selected randomly, should suffice.

Reliable results can be obtained if a sound sampling method is used. The following principles should be observed.

- All samples must be selected randomly or with some known selection probability. This can be done by using random number generators for automated procedures. For manual procedures, any systematic means to ensure randomness in selecting transactions should be developed.
- If sub-populations, for example goods that undergo physical examination, are to be studied separately, a stratified random sampling method should be used where separate samples are established for each sub-population. It must be pointed out that comparisons of samples from these sub-populations with those from the main population could lead to errors.

It is suggested that books on statistical research methodology be consulted in this matter.

Form

A form should be designed to capture all the data required for the study. It could be a single form containing information to be entered by all the relevant agencies participating in the study or it could be a number of forms containing information on the processes relevant to the respective participants. If a number of forms are used, it is desirable to evaluate the data together once all the data has been captured in order to ascertain the time for the overall clearance chain.

It is preferable to use a single form that is agreed to by all the agencies involved in the clearance process. This will be more convenient since all the data would be captured in a chronological sequence.

The form designed should contain a series of questions to be answered by all the parties involved in the clearance chain. (See Appendix 2 for a list of questions and a sample form)

Simplified Form

It should be noted that the survey questionnaire form requires the capturing of a fairly large amount of data. As most administrations will be undertaking the time release study for the first time, it is highly recommended that a simplified survey questionnaire be used before undertaking a fully comprehensive study. A simplified version will capture only the key elements of the clearance process : from the time of the presentation of the Customs documents to the release of the goods by Customs. This is the most sensitive period in the entire clearance process, and such a simplified study would give a valid indication of the degree of necessity for improvements and more comprehensive surveying. The key elements that should be included and a sample form containing these key elements are attached in Appendix 3.

Test-run

It is advisable that once the planning and methodology, including the questionnaire, form and the guidelines, have been completed and the personnel assigned to collect and record the data have been briefed, a test-run should be conducted. This is important to ascertain that the data collection is done exactly as prescribed. It will also provide the opportunity to remedy any problems that might be encountered due to a lack of understanding by the personnel collecting and recording the data. The test-run should be carried out for a half day so that everyone involved in the study will understand how to resolve any problems that might be encountered. This will help ensure that the actual study, when carried out, will be done smoothly.

Phase 2 - Collection and recording of data

The collection and recording of data should be made with the pre-designed forms. For this activity, the Working Group needs to look into the following key areas :

- Ascertain the processes which are automated and those which are manual. This will assist the Working Group to define the method of collecting the necessary data.
- Ascertain the processes and the parties responsible for collection and recording the data.
- Some data are known in advance. For example, the Customs brokers or freight forwarders will usually have most of the general information relating to the goods and their arrival information prior to the declaration being submitted to Customs. In a manual setting this information could be entered in the survey form as soon as it is received. Therefore it is preferable that the survey forms are given to the Customs brokers and the freight forwarders in advance to fill in the relevant available information prior to the submission of the Goods declaration.
- When data is entered in the forms at the Customs office during the clearance process, it is desirable that a separate group of officers from those processing the transactions be assigned to enter the data. This will avoid built in delays to the routine processing operations.
- Certain administrations allow the lodgement of the goods declarations and begin a number of processes such as risk management prior to the arrival of the goods. Where decisions are made not to examine the goods, such goods may be released by Customs even before their arrival or at the moment they arrive, depending upon national legislation.
- Capturing a release time that is given prior to or immediately upon the arrival of the goods in the Customs territory could lead to negative statistics in the clearance process and thus distort the results of the study. Therefore this type of data can be captured with a '0' time in order to reflect the positive effects these releases have on Customs facilitation.

- Administrations may also choose to measure the steps in the pre-arrival process itself, i.e. the difference between the time of the lodgement of the Goods declaration and the time that Customs grants the actual release of the goods. These time stamps would have to be included in the automated system or the questionnaire form in such a manner as not to distort the results of the processing and release of goods after arrival.
- In recording the time, a 24-hour clock should be used in order to facilitate subsequent calculations.

In instances when arrival and release times (and other times) in a manual or automated system are already recorded in the normal course of document processing, the sample data could be collected retrospectively. This would eliminate the need to collect data on a pre-designated form during the release process itself and also avoid any identification of the samples to those involved in releasing them. This historical measurement has certain advantages over live transactions in that monitoring actual movements may delay or accelerate release times because staff was aware that their activities were being recorded.

Phase 3 - Analysis of the data and conclusions

Verification of data

It is important to note that any analysis using raw data can only be accurate if all the required data is captured and it is of a high quality. If data has been entered with errors or in a different method than the agreed parameters, this would distort the results of the analysis. Therefore it is essential to verify the quality of the data by ensuring that it is captured accurately. This can be done by verifying the data, if possible for all the transactions, before analysing it.

Analysis of the data

In principle, it is better to analyze the data by separating automated procedures from manual procedures. If separate software was integrated into the automated system, then the system can compile and calculate the time for each process. Where such software is not built into the system, then the time for each process could be captured on the designed form and input to a separate computer program for analysis.

There are a number of software programs available to run such an analysis. The Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) program contains many of the most common statistical procedures used by social scientists. The SPSS Manual contains appropriate programs for the data to be analysed. They use simple language and are easy to use. Alternatively, those in the administration who are knowledgeable in computer languages and programming techniques could write a program to perform the data analysis.

Such a program can facilitate the compilation and analysis of the data captured, but it is not essential. If the total number of consignments is relatively small, the calculation and analysis can be done manually.

It is safe to assume that Questions 1 to 14, shown in Appendix 2, are independent variables and Questions 15 to 39 are dependent variables for the study. Depending on the

objectives set out for the study, we may calculate the average time taken for all goods and subsequently for a combination or multiple combinations of independent variables. For example, we may want to find the difference in the time taken to release goods declared by manual means and those declared through the electronic means. Further calculations could be made to find the difference between the times for these two forms of declarations in specific processes. These calculations could be repeated for a multiple number of combinations.

The results obtained can then be studied to ascertain if they meet the requirements of the administration and/or the expectations of the stakeholders/clients and to suggest possible improvement measures.

Final report

The Working Group should finalise the report of the study within the established time frame. This report should include the objectives of the study, the findings and the recommendations for improvement in the clearance system. A model report of the study is attached in Appendix 4.

In the spirit of transparency and co-operation, the results of the study should be made available to all participating and relevant parties to stimulate any necessary further action on their part.

The Customs administration is requested to communicate the results and the final report to the WCO Secretariat within a reasonable time period. It is suggested that the report summarise the methodology used, the analysis of data, the findings and the recommendations for improvements.

Proposals for changes

The results should be the subject of an in-depth analysis or review to propose :

- Improvements to the Customs clearance procedure;
- The introduction of simplified procedures and, if necessary, changes to the legislation;
- Computerization of procedures to the extent possible; and
- Other measures indicated in Part 4.

New study

After the implementation of the proposals made as a result of the initial study, a new study on the time required for the release of goods is recommended to evaluate the effectiveness of the improvements and to identify new measures that could be undertaken.

It is also recommended that this study be extended, to the greatest extent possible, to all Customs offices and that it should be treated as an ongoing program of the Customs administration.