



**Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil**  
**FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN**  
**CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR**

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN**  
**DEL TÍTULO DE INGENIERA EN COMERCIO EXTERIOR**

**TEMA:**

**ANÁLISIS DE LAS INCIDENCIAS QUE OCASIONAN EN LAS**  
**OPERACIONES DE LAS LÍNEAS NAVIERAS, LOS**  
**CONTENEDORES DECLARADOS EN ABANDONO EN EL**  
**CONCESIONARIO CONTECON Y T.P.G. DEL PUERTO DE**  
**GUAYAQUIL**

**AUTORA:**

Jazmín del Carmen Calero Veliz

**TUTOR:**

Msc. Héctor Duarte Suárez

Guayaquil, 2018

<b>REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA</b>		
<b>FICHA DE REGISTRO DE TESIS</b>		
<b>TÍTULO Y SUBTÍTULO:</b> Análisis de las incidencias que ocasionan en las operaciones de las líneas navieras, los contenedores declarados en abandono en el Concesionario CONTECON y T.P.G. del Puerto de Guayaquil.		
<b>AUTOR/ES:</b> JAZMÍN DEL CARMEN CALERO VÉLIZ	<b>REVISORES:</b> MGS. HÉCTOR LEONARDO DUARTE SUÁREZ	
<b>INSTITUCIÓN:</b> Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil	<b>FACULTAD:</b> Administración	
<b>CARRERA:</b> Comercio Exterior		
<b>FECHA DE PUBLICACIÓN:</b>	<b>N. DE PAGS:</b> 140	
<b>ÁREAS TEMÁTICAS:</b> Comercio exterior		
<b>PALABRAS CLAVE:</b> Análisis, comercio internacional, costes, importación, mercancía.		
<b>RESUMEN:</b> El análisis se basa en evidenciar las consecuencias que generan los contenedores en abandono dentro de la concesionaria Contecon del puerto de Guayaquil, de todas las pérdidas tanto económicas como operativas que ocasionan no tener disponibles las unidades. Las líneas navieras tienen dificultades para la recuperación de sus contenedores debido a los requisitos y procesos establecidos por la SENA E durante diversos periodos, incluyendo la declaración del abandono definitivo y el tiempo para subsanar.		
N. DE REGISTRO (en base de datos):	N. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		
ADJUNTO URL (tesis en la web):		
ADJUNTO PDF:	SI <input checked="" type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
<b>CONTACTO CON AUTORES/ES:</b> Jazmín Del Carmen Calero Véliz	<b>Teléfono:</b> 0968151013	<b>E-mail:</b> jazcv2005@hotmail.com
<b>CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:</b>	MGS. Darwin Ordoñez Iturralde, DECANO Teléfono: 2596500 EXT. 201 DECANATO E-mail: dordonezy@ulvr.edu.ec Mg. Lcda. Betty Aguilar Echeverría DIRECTORA Teléfono: 2596500 EXT. 264 E- mail: baguilare@ulvr.edu.ec	

## **DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES**

Los/Las estudiantes/egresados(as) **JAZMÍN DEL CARMEN CALERO VÉLIZ**, declaro (amos) bajo juramento, que la autoría del presente trabajo de investigación, corresponde totalmente a los/las suscritos(as) y nos responsabilizamos con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, cedemos nuestros derechos patrimoniales y de titularidad a la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil, según lo establece la Ley de Propiedad Intelectual del Ecuador.

Este proyecto se ha ejecutado con el propósito de estudiar la “Análisis de las incidencias que ocasionan en las operaciones de las líneas navieras, los contenedores declarados en abandono en el concesionario Contecon y T.P.G. del Puerto de Guayaquil”.

Autor (es)(as):



JAZMÍN DEL CARMEN CALERO VÉLIZ

C.I. 0920498813

## **CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR**

En mi calidad de tutor (a) del Proyecto de Investigación Análisis de las incidencias que ocasionan en las operaciones de las líneas navieras, los contenedores declarados en abandono en el concesionario Contecon y T.P.G del Puerto de Guayaquil, nombrado (a) por el Consejo Directivo de la Facultad de Administración de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil.

### **CERTIFICO:**

Haber dirigido, revisado y analizado en todas sus partes el Proyecto de Investigación titulado: **“ANÁLISIS DE LAS INCIDENCIAS QUE OCASIONAN EN LAS OPERACIONES DE LAS LÍNEAS NAVIERAS, LOS CONTENEDORES DECLARADOS EN ABANDONO EN EL CONCESIONARIO CONTECON Y T.P.G. DEL PUERTO DE GUAYAQUIL”**, presentado por la estudiante **JAZMÍN DEL CARMEN CALERO VÉLIZ** como requisito previo a la aprobación de la investigación para optar al Título de Ingeniería en Comercio Exterior, encontrándose apto para su sustentación:

Firma:



---

Mgs. Héctor Leonardo Duarte Suárez

C.I. 0912937836

## CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO



### Urkund Analysis Result

Analysed Document: Tesis Jazmin Calero 15 01 2018.docx (D34723912)  
Submitted: 1/16/2018 12:42:00 AM  
Submitted By: hduartes@ulvr.edu.ec  
Significance: 8 %

### Sources included in the report:

Examen Complexivo Abandono Definitivo documento final.docx (D13541713)  
Caso Práctico.docx (D15797199)  
TESIS URKUND ALARCON OYOLA 4.docx (D14967296)  
TESIS ALARCON - OYOLA URKUND FINAL.docx (D15156364)  
Tesis Maira Bastidas final 22032015.docx (D15921193)  
<https://prezi.com/ys4sahptry3m/transporte-maritimo-y-fluvial/>  
<https://sectormaritimo.es/top-10-puertos-del-mundo>

### Instances where selected sources appear:

56

A handwritten signature in black ink, appearing to be the initials "J.C." followed by a stylized flourish.

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco a Dios infinitamente por guiar mi camino y darme las posibilidades para poder terminar mi carrera.

A mis padres por el ejemplo que me han dado y su dedicación para formarme como una mujer de bien. No ha sido sencillo, pero gracias al apoyo de mi familia que en todo momento me dieron el impulso para seguir.

A mi tutor Mgs. Héctor Duarte Suárez por ser un gran guía y por toda la ayuda que supo brindarme en el proceso de elaboración de este proyecto.

## **DEDICATORIA**

Dedico este trabajo a mi madre por ser el ángel guardián de mi vida y el motivo de inspiración por el cual deseo superarme, porque, aunque no esté en este mundo su alma, corazón y todo su amor están presentes en todo momento.

Y a mi padre que con su ejemplo y apoyo he logrado culminar esta etapa en mi vida profesional.

# ÍNDICE GENERAL

PORTADA.....	i
DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES ...	iii
CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR .....	iv
CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO.....	v
AGRADECIMIENTO .....	vi
DEDICATORIA .....	vii
ÍNDICE GENERAL.....	viii
ÍNDICE DE TABLAS .....	xi
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xii
ÍNDICE DE ANEXOS.....	xiii
INTRODUCCIÓN .....	1
CAPÍTULO I.....	3
1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN .....	3
1.1. Tema.....	3
1.2. Planteamiento del problema .....	3
1.3. Formulación del problema.....	6
1.4. Delimitación o alcance de la investigación .....	6
1.5. Justificación de la investigación.....	7
1.6. Sistematización del problema.....	8

1.7.	Objetivos de la investigación .....	8
1.7.1.	Objetivo General .....	8
1.7.2.	Objetivos Específicos.....	8
1.8.	Hipótesis de la investigación .....	9
CAPÍTULO II .....		10
2.	MARCO TEÓRICO .....	10
2.1.	Antecedentes referenciales .....	10
2.2.	Marco teórico referencial .....	11
2.2.1.	Actividades portuarias.....	11
2.2.2.	Transporte marítimo.....	12
2.2.3.	Logística internacional .....	13
2.3.	Marco legal.....	33
2.3.1.	Código Orgánico de La Producción, Comercio e Inversiones .....	33
2.3.2.	Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio .....	35
2.3.3.	Abandono de las mercancías decisión 671 Comunidad Andina .....	39
2.3.4.	Norma General para la Regularización de Contenedores .....	41
2.3.5.	Procedimientos ante la SENAE .....	42
2.4.	Marco conceptual .....	46
CAPÍTULO III .....		53
3.	METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN .....	53

3.1. Tipo de investigación .....	54
3.2. Enfoque de la investigación .....	54
3.3. Técnica de investigación .....	55
3.4. Población y muestra .....	56
3.5. Análisis e interpretación de los resultados .....	58
3.5.1. Encuestas.....	58
3.5.2. Entrevistas.....	68
CAPÍTULO IV .....	76
4. INFORME FINAL.....	76
4.1. Análisis de las incidencias.....	76
4.1.1. Análisis de casos de unidades con problemas de liberación de la carga en abandono definitivo .....	82
CONCLUSIONES .....	88
RECOMENDACIONES .....	90
BIBLIOGRAFÍA .....	92
ANEXOS .....	96

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N° 1 Delimitación de la Investigación .....	6
Tabla N° 2 Características física de los contenedores .....	17
Tabla N° 3 Tiempo de un contenedor en abandono .....	58
Tabla N° 4 Desarrollo de las actividades vinculadas al manejo de contenedores .....	59
Tabla N° 5 Mantenimiento y reparación de los contenedores .....	60
Tabla N° 6 Departamento para atender casos de los contenedores en abandono .....	61
Tabla N° 7 Cumplimiento de tiempos en la recuperación de contenedores .....	62
Tabla N° 8 Procesos de la empresa para recuperación de contenedores .....	63
Tabla N° 9 Facilidad por la Contecon y TPG para recuperación de contenedores.....	64
Tabla N° 10 Procesos establecidos por la SENA E .....	65
Tabla N° 11 Obtención de resultados .....	66
Tabla N° 12 Accesibilidad marítima de Contecon y TPG .....	67

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N° 1 Proceso de la Línea naviera para la recuperación del contenedor.....	24
Figura N° 2 Proceso de abandono tácito.....	30
Figura N° 3 Proceso de abandono expreso .....	31
Figura N° 4 Proceso de abandono definitivo .....	32
Figura N° 5 Tiempo de un contenedor en abandono .....	58
Figura N° 6 Desarrollo de las actividades vinculadas al manejo de contenedores .....	59
Figura N° 7 Mantenimiento y reparación de los contenedores .....	60
Figura N° 8 Departamento para atender casos de los contenedores en abandono .....	61
Figura N° 9 Cumplimiento de tiempos en la recuperación de contenedores .....	62
Figura N° 10 Procesos de la empresa para recuperación de contenedores .....	63
Figura N° 11 Facilidad por la Contecon y TPG para recuperación de contenedores .....	64
Figura N° 12 Procesos establecidos por la SENAE .....	65
Figura N° 13 Obtención de resultados .....	66
Figura N° 14 Accesibilidad marítima de Contecon y TPG.....	67

## ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo N° 1 Formato de encuesta .....	96
Anexo N° 2 Formato de entrevista.....	100
Anexo N° 3 Ejemplo 1 de naviera con problemas de liberación de contenedores .....	102
Anexo N° 4 Contenedores en abandono hasta el primer semestre del 2017.....	110
Anexo N° 5 Estimado del depósito TERCON .....	112
Anexo N° 6 Ejemplo 2 de naviera con problemas de liberación de contenedores .....	115
Anexo N° 7 Ejemplo 3 de naviera con problemas de liberación de contenedores .....	118

## INTRODUCCIÓN

Las líneas navieras desempeñan un papel fundamental en el sector comercial, ya que desarrollan funciones como la logística y transportación que ayudan a mejorar el tiempo, seguridad y costos que implica que la mercancía o carga llegue a su destino, beneficiando así al cliente que por algún motivo se le imposibilita realizar por cuenta propia dichos procesos, es decir, las navieras son el medio que se encarga de hacer llegar la carga a un lugar determinado.

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador es una empresa estatal, autónoma y moderna, orientada al servicio. Es parte importante de la actividad nacional e internacional, promueve el comercio exterior y periódicamente se encuentra en innovación y mejoramiento de los procesos para brindar un servicio de calidad y por ende, generar el bienestar de los usuarios.

Contecon Guayaquil S.A. fue creada luego del proceso y adjudicación de la concesión de las Terminales de contenedores y multipropósito del Puerto de Guayaquil Libertador Simón Bolívar, por un periodo de 20 años, e inició la operación desde el 1ero de Agosto del 2007.

La Terminal Portuaria de Guayaquil (TPG) es un puerto privado que inició sus operaciones en julio del 2006, con el propósito de mejorar el servicio portuario principalmente de la ciudad, convirtiéndose en la terminal de mayor movimiento de carga tanto de importación como de exportación.

Desde hace algunos años el Puerto cuenta con la participación de 30 líneas navieras, a través de las cuales diariamente se exportan e importan mercancías provenientes de distintos países por parte de los clientes que se dedican a este tipo de actividad de comercio internacional.

En el Capítulo I que es El Problema, se encuentran descritos aspectos como el planteamiento del problema, formulación del problema, delimitación o alcance de la investigación, justificación, sistematización del problema, objetivos e hipótesis de la investigación.

El Capítulo II denominado Marco Teórico, comprende los antecedentes referenciales, marco teórico referencial con temas como actividades portuarias, transporte marítimo, logística internacional, y también el marco legal y conceptual.

En el Capítulo III se desarrolla la Metodología, en el cual se describe el tipo de investigación, enfoque, técnica, población y muestra.

En el Capítulo IV se elabora el Informe Final donde se realiza el Análisis de las incidencias en las operaciones de las líneas Hapag Lloyd y N.Y.K (NipponYusen Kaisha) como son el overdue, demoraje, pérdida de fletes, pago de almacenaje, daños de contenedores, limpieza de contenedores, entre otros y también el Análisis de casos de unidades con problemas de liberación de la carga en abandono definitivo.

Finalmente, se desarrollan las conclusiones y las recomendaciones del presente trabajo.

# CAPÍTULO I

## 1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

### 1.1. Tema

Análisis de las incidencias que ocasionan en las operaciones de las líneas navieras, los contenedores declarados en abandono en el concesionario CONTECON y T.P.G. del Puerto de Guayaquil.

### 1.2. Planteamiento del problema

Desde el 2007 hasta el presente, participan 30 navieras dentro del Puerto, en el que cada una de estas, cuenta con un stock de contenedores en donde diariamente se exportan e importan mercancías de distintas partes del mundo por parte de los clientes que ejecutan dicha actividad comercial internacional (Contecon Guayaquil, 2017). Los contenedores son unas de las principales herramientas para que las empresas navieras puedan operar correctamente, ya que es el medio por el cual se traslada la mercancía, por lo tanto, estos deben ser recuperados de manera pronta, logrando así iniciar nuevamente sus actividades.

Para las líneas navieras la rotación de sus unidades de carga con mercancías genera utilidad y cuando, por motivos de atrasos de los importadores o por problemas con la aduana, suelen haber complicaciones con el retiro y posterior devolución del contenedor ocasionando un perjuicio monetario.

En el caso de las importaciones, las navieras no siempre tienen asegurada la devolución inmediata de la unidad cuando el importador no hace el trámite para que le emitan la carta de salida, lo que dificulta la tarea de recuperar el equipo, sólo cuando el cliente acude a la naviera para obtener el visto bueno, tiene la posibilidad de requerir una garantía que estime la devolución de sus equipos de carga en las condiciones que han sido entregadas, cuyo valor depende del tipo de unidad y relación con el consignatario y/o el transportista terrestre, este valor será devuelto cuando la operación haya terminado. Una vez que un contenedor de importación llega al país de destino, el cliente tiene días libres para el retiro del puerto, esto independientemente del plazo que otorga la aduana al consignatario que no retira el contenedor en 25 días, tiempo en el cual lo declara en

abandono tácito según el art. 248 del reglamento y el art. 142 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

Uno de los problemas coyunturales que presentan las líneas navieras en su operación en las zonas primarias, es el de las mercancías declaradas en abandono dentro de los contenedores, por la cual estas líneas no pueden seguir cumpliendo su papel en los servicios de fletes; el no realizar el proceso en los tiempos establecidos por las instituciones de control, generan valores de demoraje que muchas veces son onerosos y ninguno de los operadores relacionados a este proceso quiere asumirlos porque les causan pérdidas muy difíciles de pagar en su totalidad.

Así mismo como la mercancía que no es retirada a tiempo, el contenedor que se encuentra en detención, es decir, que no es devuelto vacío con rapidez también genera gastos, ya que algunos terminales tienen normas establecidas en las que se permite determinados días de permanencia sin costo alguno, pero sobrepasado dicho periodo se deberá cancelar una tasa por contenedor, generalmente sobre una tarifa base. Además de esto, se incluyen los gastos legales en donde se contrata a un abogado para que realice los trámites de liberación del contenedor.

Cuando se registra el abandono definitivo se tomarán 30 días posteriores al reembarque de la mercancía a su ciudad de origen o al acto administrativo decretado para la respectiva liberación del contenedor y así éste pueda ser utilizado nuevamente por parte de la empresa naviera, posteriormente al proceso que la línea ejecute para su recuperación.

Una vez recuperadas las unidades también se debe cubrir el costo del transporte interno por movilización hasta el depósito asignado y, en caso de que haya limpieza o daño, también será por cuenta de la empresa que ofrece los servicios logísticos. También se incurre en el costo operacional real con la terminal como handlings, porteos, inspecciones/aforos, sellos, etc., sin considerar el almacenaje, los cuales son temas que se deben negociar para que ambas partes no se vean más afectadas.

El tiempo que transcurre hasta poder recuperar la unidad, es incierto debido a los diversos trámites que se deben realizar, ya que se empieza por establecer el destino de la carga una vez que se haya declarado el abandono definitivo tal como está manifestado en el Código Orgánico De La Producción, Comercio e Inversiones Art. 143:“En la misma declaratoria de abandono definitivo, la servidora o el servidor a cargo de la dirección distrital dispondrá el inicio del proceso de subasta pública, adjudicación o destrucción, de acuerdo a las normas establecidas”(Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, COPCI, 2010)

De acuerdo a lo antes mencionado, se puede decir que depende totalmente de las entidades de control del estado, (SENAE, SRI, entre otros) el tiempo en que se realiza el vaciado del contenedor y liberación/devolución de las unidades vacías para que de esta manera las navieras puedan iniciar su operación logística con el contenedor a su disposición. Esto causa que el proceso de liberación se vuelva en ocasiones muy extenso, en el que incluso puede durar años, en donde, en ciertos casos se requiere la intervención de abogados para poder gestionar el trámite final para su liberación definitiva.

Otro de los problemas que se presenta es la retención de contenedores por inspección antinarcoóticos; estas unidades inspeccionadas y en el que encuentran el ingreso delictuoso de alcaloide, representan para la empresa el mismo perjuicio económico y de operatividad, debido que el proceso de investigación involucra al personal relacionado con el embarque de la carga contaminada.

Sin duda alguna las repercusiones de la inoperatividad de los equipos se ven reflejadas en el tiempo invertido del personal responsable, del seguimiento en el proceso de liberación, la calificación que otorga la línea por el agenciamiento de sus contenedores, los valores que deja de percibir y que le tocaría cancelar una vez liberadas y la intervención de abogados; ante lo descrito es necesario realizar un análisis real sobre las incidencias de la inoperatividad de los contenedores que son declarados en abandono en el puerto de Guayaquil a cargo del concesionario CONTECON y la TPG.

Cabe mencionar que, hoy en día las líneas navieras son contratadas regularmente por los empresarios con el propósito de que estas realicen el proceso necesario para que la mercancía sea trasladada desde su lugar de origen hasta su destino, por lo cual, estas deben también cumplir con algunas normas establecidas por el SENA. E.

### 1.3. Formulación del problema

¿De qué forma inciden los contenedores declarados en abandono en las operaciones de las líneas navieras que realizan sus actividades en el Puerto de Guayaquil a cargo del concesionario CONTECON y TPG?

### 1.4. Delimitación o alcance de la investigación

En los procesos de Comercio Exterior del Ecuador, particularmente en la logística de sus importaciones, vía marítima en contenedores, se ha observado un problema en la desaduanización de la carga, lo cual incide en las operaciones de las compañías navieras que prestan este servicio en coordinación con la concesionaria CONTECON y TPG en el puerto de Guayaquil. A continuación, se presenta un cuadro de la problemática a analizar:

Tabla N° 1 Delimitación de la Investigación

<b>Sector</b>	Público, Privado
<b>Área</b>	Comercio Exterior
<b>Aspecto</b>	Incidencias del abandono de contenedores en el proceso de desaduanización
<b>Tema</b>	Análisis de las incidencias que ocasionan en las operaciones de las líneas navieras, los contenedores declarados en abandono en el concesionario CONTECON y Terminal Portuaria de Guayaquil TPG del puerto de Guayaquil.
<b>Problema</b>	Las incidencias en las operaciones de las navieras por el abandono de los contenedores en el proceso de desaduanización.
<b>Tiempo</b>	Años 2015 – 2016 hasta el primer semestre del 2017

<b>Lugar</b>	Puerto de Guayaquil. Concesionario CONTECON – Terminal Portuaria de Guayaquil TPG
<b>Empresa</b>	Hapag-Lloyd – NYK (Nippon Yusen Kaisha)

Elaborado por: La autora

### **1.5. Justificación de la investigación**

Esta investigación tiene el propósito de analizar la problemática que enfrentan las líneas navieras cuando sus contenedores, que han sido utilizados para prestar sus servicios logísticos a un importador, son declarados en abandono (tácito, expreso y definitivo). Esto causa varios perjuicios operacionales y económicos a estas compañías en esas circunstancias, así como también durante el proceso de liberación y al momento de ser recuperados para iniciar una nueva operación comercial internacional.

Tanto el Comité de Comercio Exterior (COMEX) como institución que norma y reglamenta, el Servicio Nacional de Aduanas (SENAE) que administra y la concesionaria del Puerto de Guayaquil CONTECON y TPG, describen tanto en su constitución como en sus objetivos estratégicos, la facilitación del comercio exterior, la innovación tecnológica en sus procesos y el servicio como aporte al desarrollo económico del país. De acuerdo con esto, otro de los propósitos de esta investigación, es conocer en qué medida en este aspecto se está cumpliendo con lo establecido en las resoluciones y acuerdos.

Por medio de la investigación de campo se puede llegar a determinar la existencia de diversas causas y efectos que tiene la demora de la desaduanización de la mercancía que se encuentra en los contenedores declarados en abandono sobre las operaciones de las navieras, además de integrar distintas conclusiones y recomendaciones para que se ejecute de una forma más efectiva esta acción que es tan importante para que el comercio exterior se lo efectúe con calidad, compromiso y respaldo.

Se busca hallar nuevas posibles alternativas para que la carga en abandono sea puesta de manera más rápida para recuperar los contenedores, y mejor si es por adjudicación gratuita, de tal manera que se pueda beneficiar a instituciones sin fines de lucro o familias afectadas por desastres naturales en todo en el Ecuador.

## **1.6. Sistematización del problema**

¿Cuáles son las incidencias que provocan los contenedores en abandono en las operaciones de las líneas navieras dentro de la concesionaria?

¿Cuál es el proceso de recuperación de los contenedores en abandono del puerto de Guayaquil?

¿Cuáles son las posibles soluciones para minimizar el abandono y disminuir el tiempo de recuperación de los contenedores en el puerto de Guayaquil por parte de las navieras?

## **1.7. Objetivos de la investigación**

### **1.7.1. Objetivo General**

Analizar las incidencias que se generan en las operaciones de la línea naviera sobre las unidades que son declaradas en abandono, mediante el estudio de las causas más recurrentes para la determinación de alternativas viables que minimicen el tiempo de recuperación.

### **1.7.2. Objetivos Específicos**

- Identificar las incidencias y sus efectos sobre las operaciones de la línea naviera dentro del concesionario.
- Recopilar información de las líneas y SENAE sobre el proceso de recuperación de los contenedores en abandono del puerto de Guayaquil.
- Determinar las consecuencias operativas y las alternativas que permitan la minimización del tiempo de recuperación de los contenedores abandonados en la Contecon y TPG del puerto de Guayaquil.

### **1.8. Hipótesis de la investigación**

El análisis de las incidencias que se generan en las operaciones de la línea naviera sobre las unidades que son declaradas en abandono en el concesionario CONTECON y TPG del Puerto de Guayaquil, permitirán la determinación de alternativas viables que minimicen el tiempo de recuperación de las unidades.

## CAPÍTULO II

### 2. MARCO TEÓRICO

#### 2.1. Antecedentes referenciales

El comercio exterior y sus procesos se han dinamizado mucho más con la globalización y las Tecnologías de Información y Comunicación (TICs). El renacimiento del transporte marítimo y fluvial en el comercio internacional, según Mares (2016) se “debe a la aparición del contenedor y la evolución del mismo a partir de las nuevas necesidades específicas de transporte; factor que ha incidido en la compatibilidad con otros medios de movilización, debido a que suple sus deficiencias de alcance”; con características adecuadas al tipo de carga y mientras más rápido se cumpla el proceso de desaduanización es mejor para la comercialización, entrega o distribución de los productos, materias primas o maquinaria que se ha importado.

La historia del contenedor se remonta a 1956 cuando Malcom MacLean decide inventar una caja para evitar las rupturas, erosiones y robos de las mercancías que antes se re-expedían en sacos. MacLean, propietario de una sociedad de transporte terrestre, había diseñado una caja de 35 pies de longitud para procederá un reparto entre New York y Houston a bordo del buque Ideal-X. En la actualidad, este invento es la base de las transacciones internacionales y su papel en nueva configuración geo-económica lo ha convertido en una pieza vital [...]. (González, 2007)

La creación del contenedor hizo que el transporte por vía marítima redujera su costo sustancialmente. Esto ayudó a cambiar muchos aspectos a nivel mundial y fue un factor clave en la globalización. Hubo cambios significativos como el aumento de productividad y de remuneraciones de los trabajadores portuarios, gracias a la agilidad en las operaciones de carga y descarga y de la reducción del número de empleados. Varias empresas con muchos años de experiencia no se adaptaron a esta nueva forma de transportar la carga por lo que desaparecieron y algunas de las ciudades que por mucho tiempo fueron centros importantes de comercio marítimo, como Nueva York,

experimentaron un decaimiento en sus actividades, en tanto que otras como Hong Kong, Singapur y Shanghai han tenido un auge extraordinario.

Para el negocio marítimo la rotación de sus unidades es vital para el trabajo en el medio naviero, de esto depende extender sus negociaciones, además el mantener un stock amplio para cubrir la demanda de manera oportuna, representa para la empresa un aumento en la captación de clientes y proyecta buena imagen a nivel nacional e internacional.

## **2.2. Marco teórico referencial**

### **2.2.1. Actividades portuarias**

La definición de puertos tiene algo en común para los expertos que han entrado en este tema y es su función comercial. Se dice que los puertos son las plazas o puestos en las costas más o menos abrigadas, debido a la disposición natural del terreno, o también por obras construidas al efecto y en los cuales haya tráfico marítimo de manera constante. La Organización de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD), ha dado la siguiente definición de puerto: “un conjunto de instalaciones y servicios destinados a servir de punto de conexión entre el transporte terrestre y el marítimo”. (Abreu, 2006)

Los terminales portuarios es el lugar donde se realizan las operaciones de estiba y desestiba, carga y descarga, almacenamiento, el transporte y la recepción y evacuación de la mercancía. Para realizar de forma proporcionada y eficaz todas las fases, se deben utilizar todos los recursos humanos y materiales necesarios en cada proceso, para evitar que se produzcan contratiempos.

Todas las actividades que se realizan en los puertos se basan en procedimientos establecidos para la correcta manipulación de las mercancías desde el transporte marítimo al terrestre o viceversa y con la debida seguridad requerida. Entre estos están los aspectos administrativos previos al atraque, al momento del arribo y manipuleo de la mercancía.

Las TICs son esenciales para la modernización de los puertos a nivel mundial, ya que aportan en el aumento de la productividad y en la fluidez en los procesos logísticos. La transformación tecnológica en el transporte marítimo está asociada principalmente a la contenerización de la carga y la utilización de buques adaptados a las nuevas tendencias.

Todos los involucrados en la cadena logística han tenido que buscar los medios necesarios para estar a la par de los cambios que se presentan en esta industria, con el propósito de ofrecer un valor agregado en la prestación de servicios, que permitan optimizar y garantizar los procesos relacionados con la carga, su conservación y seguridad.

Claramente se pueden identificar las ventajas al utilizar nuevas tecnologías en los puertos; brinda seguridad logística del transporte y la carga, calidad; eficiencia en las operaciones: menores tiempos, reducción de costos, trámites fluidos; optimización de recursos; siempre en contacto con autoridades de control. La facilitación aduanera ha permitido a las empresas mantener sus operaciones las 24/7.

### **2.2.2. Transporte marítimo**

A lo largo del tiempo se han venido generando nuevas tendencias en el transporte marítimo, tales como: innovación tecnológica, especialización del servicio, desarrollo y organización de servicio. Esto ha permitido la reducción de los costos del transporte y aumento del volumen de carga mediante el desarrollo y perfeccionamiento de puertos.(Mendoza, 2016, págs. 40-41)

Bajo este criterio se establece que el transporte marítimo de mercancías es y será la modalidad más utilizada en todos los tiempos, por ser el más barato y por permitir movilizar gran cantidad de carga y es de mayor accesibilidad a otros puntos de destino.

El transporte marítimo permite movilizar a personas o cargas sólidas o líquidas diferentes partes del mundo con el propósito lucrativo, brindando todas las facilidades y servicios.

El transporte marítimo es por excelencia el principal medio de transporte en el ámbito del comercio internacional de grandes cantidades de productos frescos. Su uso es sumamente frecuente en mercados de reposición no urgente, dado que regularmente es empleado en distancias largas y en transporte de grandes cantidades de mercancía. Su resurgimiento en el comercio internacional se debe a la aparición del contenedor y la evolución del mismo a partir de las nuevas necesidades específicas de transporte; factor que ha incidido en la compatibilidad con otros medios de transporte, debido a que suple sus deficiencias de alcance y ha dado paso a lo que conocemos hoy como Transporte Multimodal. Las características más importantes del transporte marítimo son su gran capacidad de carga, la internacionalidad y su gran flexibilidad. (Mendoza, 2016)

El autor Julio Mendoza Roca, resalta la importancia del contenedor en el transporte y las ventajas de su uso, las grandes distancias que navegan los buques permiten que una gran variedad de productos no tradicionales ingrese al mercado internacional cubriendo necesidades en otros destinos, cada vez se crean más rutas comerciales y se fortalecen las negociaciones entre países.

### **2.2.3. Logística internacional**

#### **2.2.3.1. Proceso logístico**

Las tendencias económicas actuales es la globalización del comercio y junto con esto el crecimiento del tráfico marítimo de contenedores. El impacto en la logística se manifiesta en la agrupación de los principales operadores logísticos, como principal distribuidor de soluciones integrales puerta a puerta y en el crecimiento de los servicios logísticos.

La mayoría de las mercancías se trasladan por vía marítima. En esta sección están centralizados los grandes progresos tecnológicos y logísticos favoreciendo el manejo de la carga por medio del contenedor marítimo como elemento de transporte internacional que enlaza los modos terrestre y marítimo, y en buques que brinden cada vez mayor capacidad para su repartición donde el riesgo de daño o pérdida de la mercancía reduce notablemente.

En el mundo de los negocios el concepto de logística no tiene más de dos décadas, pese a que su desarrollo en el campo de la ingeniería industrial y la investigación de operaciones se inserta en la historia militar, particularmente a partir de la II Guerra Mundial. La evolución del concepto de logística tiene que ver con su asimilación a la función de marketing de la empresa, debido al énfasis en su enfoque de satisfacción de las necesidades del cliente.(Mora, 2010, págs. 1-2)

En base a esta definición se establece que la logística es una actividad que provee todos los servicios, medios y recursos necesarios con el fin de satisfacer necesidades de manera integral, que realza la imagen de la empresa, en este caso naviera, catalogándola como eficiente y competitiva.

La logística internacional se ha convertido en uno de los sectores claves en el actual entorno económico mundial, suele ser un diferenciador al momento de costear un producto por los ahorros que puede generar, debido a la importancia de esta actividad en la globalización económica internacional, nuevas tecnologías y soporte a la actividad industrial, lo cual supone que una infraestructura logística internacional adecuada es un elemento imprescindible para el posicionamiento de cualquier país en el panorama económico internacional.(PROECUADOR, 2015)

La logística es importante en las empresas, sobre todo en las que prestan servicios marítimos internacionales, porque normalmente el trayecto de la carga hasta su destino final es largo y requiere de una coordinación eficiente para que el proceso de entrega

termine en las condiciones en que fue contratado el servicio, por tal razón es que han optado por la creación de departamentos específicos para su manejo porque juega un papel importante en el desarrollo de las negociaciones internacionales, porque influye en el costo que el cliente esté dispuesto a pagar por la calidad y eficiencia en las actividades de distribución, que está relacionado a suministrar de manera oportuna y segura los productos y servicios que demande. En esto se centra esta actividad que debe asegurar un alto nivel en la atención al cliente y de optimización de recursos, para llegar a ser considerada como una empresa del primer mundo.

Actualmente, la logística se ha convertido en el fundamento de la empresa comercial; ha llegado a adquirir tanta importancia que en las organizaciones se establece un área de logística para el manejo de los beneficios que ella le otorga a la organización, tales como:

- La reducción de inventarios.
- El incremento de la productividad y la competitividad en los mercados globales.

De esta forma, las compañías estarán cada día más en función del diseño del negocio, el empaque y la promoción de sus productos. (Ramírez, 2011, pág. 160)

La coordinación de todas las actividades relacionadas a la cadena logística en el caso de las navieras, se convierte en un modelo estratégico que vincula a todas las áreas de la empresa, lo que permite que el procedimiento sea eficiente y fluya de manera ágil el movimiento de contenedores, el almacenamiento de productos y el control de inventarios, así como toda la información asociada.

Como una ventaja para el proceso logístico se puede considerar los esfuerzos que la SENA E emplea para la modernización del manejo aduanero, la reestructuración del personal, para contar con el elemento humano necesario y profesional, la reforma legal que respalda las mejoras con la facilitación del comercio exterior, pero sin dejar a un lado el control riguroso en caso de detectar una defraudación. En el ámbito tecnológico el

Ecuapass y la ventanilla única ecuatoriana, que integra a varias instituciones del Estado para realizar trámites para disminuir los tiempos en la nacionalización de las mercancías y esto influye en la reducción de los contenedores que quedan en abandono.

Como conclusión la función principal de la logística es posicionar los productos demandados, en el lugar adecuado, en el momento preciso y en las condiciones deseadas, es decir un servicio integral que genera mayor eficacia y eficiencia en las negociaciones y que se ve reflejado en la rentabilidad significativa que se obtiene. Con esto se establece que el objetivo de la logística es satisfacer de la demanda con el mejor servicio, costo y calidad; gestionando los medios, recurso humano y los recursos financieros adecuados.

### **2.2.3.2. Definición de contenedor**

El contenedor es un medio para almacenar de manera apropiada la mercancía y transportarla vía marítima, aérea o terrestre. Además, separa y protege el contenido contra pérdidas o daños. Es un elemento que facilita el traslado de mercancías y tiene la resistencia necesaria para que éste sea utilizado reiteradamente, además de ser vaciado y llenado. Sus dimensiones varían, pero los equipos que más se utilizan a nivel mundial son de 20 y 40 pies.

Según Anaya(2015): “El elemento que ha permitido la intermodalidad en las cadenas de transporte y, en consecuencia, un crecimiento espectacular en el tráfico internacional de mercancías, es el contenedor”. (p. 29)

La utilización del contenedor se ha asignado en las cadenas intermodales de transporte, debido a que permite su manejo y el desarrollo de los procesos, que a su vez ayudan a reducir las pérdidas y los daños en la carga. La creciente importancia del tráfico de contenedores en el tráfico marítimo y terrestre impulsa a la implementación de terminales especialmente creados para manipular este tipo de mercancía.

Existen varios tipos de contenedores, que son:

- Contenedor terrestre, que cumple las especificaciones de la UIC (International Railway Union) para ser utilizado únicamente en el transporte combinado carretera-ferrocarril.
- Contenedor marítimo, el más utilizado para el transporte marítimo de carga general: se suele cargar con mercancía paletizada con carretillas, aunque puede cargar también fardos, muebles, etc.
- Contenedor aéreo, adaptado a las normas de navegación aérea. 72

Además, hay otros modelos de contenedores para determinadas cargas como graneros, cisternas, isotérmicos, frigoríficos, etc. Tomando en cuenta sus dimensiones externas, éstos pueden ser de 40 pies y 30Tm, de 30 pies y 25 Tm, de 20 pies y 20 Tm, de 10 pies y 10 Tm.

A continuación, se describen las características físicas de los principales contenedores:

Tabla N° 2 Características física de los contenedores

Contenedor	MEDIDAS EXTERNAS			MEDIDAS INTERNAS		
	Largo	Ancho	Alto	Largo	Ancho	Alto
20 pies, 1 TEU	6,05	2,44 ó 2,50	2,44 ó 2,60	5,90	2,30 a 2,48	2,30 a 2,47
30 pies, 1,5 TEU	9,12	2,44 ó 2,50	2,44 ó 2,60	8,92	2,30 a 2,48	2,30 a 2,47
40 pies, 2 TEU	12,19	2,44 ó 2,50	2,44 ó 2,60	12,05	2,30 a 2,48	2,30 a 2,47
45 P. frigo	14,15	2,60	2,67	13,25	2,44	3,37

Fuente: Anaya(2015)  
Elaborado por la autora

Aunque el manejo de la información en una terminal está informatizado, aún se sigue utilizando mucha información manual. Las bases de datos

manuales se empleaban en las primeras terminales, pero han vuelto a surgir para compensar situaciones en las que los sistemas informáticos no son capaces de dar lo deseado o presentan fallos. (Marí, Rodrigo, & Librán, 2012, pág. 111)

Las operaciones de puertas son un factor elemental, ya que es el punto de partida para los contenedores que son exportados y de llegada para aquellos de importación. Muchas veces el tiempo de entrega y de acogida de los contenedores no suele ser controlado por parte de sus operadores, sino que hay agentes o embarcadores que manejan los horarios a su beneficio, razón por la cual suelen existir inconvenientes como las largas filas de camiones en las puertas de acceso.

### **2.2.3.3.Importancia de los contenedores en el comercio internacional**

El comercio internacional está en constante desarrollo junto con la economía mundial que ve la necesidad de evolucionar por el avance tecnológico, los sistemas de comunicación que agilizan las actividades, el crecimiento demográfico, los acuerdos comerciales que existen entre países, el mejoramiento en las actividades de transportación de las mercancías y la modernización de los puertos se ha vuelto indispensable para las negociaciones fluyan en pro de la facilitación del comercio, en virtud de esta realidad se han incrementado la creación o renovación de productos, por lo que mientras más eficiente sea una empresa en sus operaciones, más rentable se volverá el negocio.

En un artículo publicado por (Ocean Containers , 2015)destaca la repercusión de los contenedores en el ámbito de la globalización, señalando que el transporte mediante esta unidad de carga es de gran importancia para el movimiento comercial global garantizando agilidad y de gran calidad en el manejo de la carga, que hoy en día representa el factor de ingresos más importante para un país, de esta manera se entiende claramente el fenómeno de la globalización y cómo se van dando los lazos de unión entre los países. Este tipo de transporte ha evolucionado mucho con el paso de los años, es una de las maneras más antiguas que se conoce de llevar mercancías de un lugar a otro.

Las primeras rutas comerciales fueron: Europa, América del Norte y Australia. En la actualidad estas rutas han ido aumentando, por lo que las comunicaciones y el mejoramiento de los transportes aceleran las interacciones entre todos los países del mundo mejorando la capacidad de supervisar las operaciones en el extranjero monitoreando constantemente la ubicación del contenedor durante el recorrido hasta su destino final.

El crecimiento en Asia Oriental es impresionante, donde están en la actualidad los principales puertos del tráfico de contenedores, los cuales son los más eficientes en el manejo de la carga y muy reconocidos por la agilidad en sus procesos.

“En conjunto, Asia lidera mundialmente el volumen de movimiento de contenedores en 2015 con un 72% dentro de los primeros 50 puertos del mundo”. El puerto de Shanghai movió 36,54 Mteu en el 2015, un 3,5% más que el año anterior.(Revista de Ingeniería Naval, 2016)

Con el paso del tiempo los buques se han ido modernizando tecnológicamente, exigiendo a los puertos que se ajusten a los nuevos requerimientos del transporte. Los puertos que han realizado mayores inversiones en mejoras se han visto favorecidos en el volumen de negocio del transporte de mercancías. Es necesario que los gobiernos inviertan en este sector ya que éste depende en gran parte del crecimiento económico del país.

Las dimensiones de los contenedores están reguladas por la norma ISO6346, son resistentes especialmente creados para poder ser reutilizados varias veces, que faciliten la transportación en uno o varios tipos de vehículos y especialmente diseñado para que resulte fácil el vaciado y llenado.

Para el Instituto Ecuatoriano de Normalización(2014):

a) Un sistema de identificación de los contenedores con un dispositivo para verificar la exactitud de su utilización, que comprende:

- Marcas obligatorias para la presentación del sistema de identificación para su interpretación visual, y
- Elementos a utilizar para la Identificación (facultativa) Automática de los Equipos (AEI) y el Intercambio Electrónico de Datos (EDI);
- b) Un sistema de codificación de los datos relativos a las dimensiones y al tipo de contenedor, y las marcas correspondientes;
- c) Marcas, obligatorias y optativas, relativas a la utilización;
- d) Una representación física de las marcas sobre el contenedor.

Una de las ventajas del uso de esta unidad de carga es que permite la estandarización de los procesos de carga y descarga, así como el uso de diferentes tipos de grúas (de muelle, móviles, etc.). La productividad se multiplica ya que antes de su aparición el estibador era quien realizaba la manipulación manual de la mercancía y ahora su trabajo ha cambiado radicalmente, se ha convertido en un operador de maquinaria. Es esencial por su fácil manejo, brinda mayor seguridad a la mercancía, menos tiempo al llenarlo y vaciarlo, si se optimiza el espacio para la carga es menos costo del transporte.

Por las características del contenedor se ha requerido hacer adaptaciones en los medios de transportación e implementación de tecnología que vaya a la par con la modernización de los puertos, la construcción de grandes buques de contenedores ha reducido los costes por unidad, es por esto que han aumentado los barcos de mayor calado y dimensión denominados Postpanamax (buques con el volumen máximo para atravesar el Canal), de camiones y vagones con plataforma contenedores.

El comercio internacional ha ayudado a mejorar los niveles de vida en todo el mundo, permite adquirir la mayor parte de los bienes con los que contamos hoy en día y que resultarían inaccesibles si no existiera el transporte marítimo.

El transporte marítimo es indispensable para el tráfico de mercancías a nivel mundial, por estas razones es mayor el empeño de los países en tener puertos eficientes, con tecnología de primera, donde se faciliten los procesos y los movimientos de

contenedores sean cada vez más ágiles porque esto representa el desarrollo económico de una nación.

Castellanos(2015)manifiesta:

De aquí parte el interés de todos los involucrados en el proceso por asegurar que, en cada contenedor, se lleven a cabo las inspecciones apropiadas que permitan certificar que el equipo y las reparaciones que se le hayan realizado cumplan con las condiciones de calidad exigidas. Estas revisiones se deben efectuar tanto al momento de recibir el contenedor, como a la entrega de este, teniendo en cuenta verificar la parte exterior y la interior. (p. 111)

Es por esto que, al hacer uso de una unidad de carga, mediante un contrato, el cliente está en la obligación de verificar y cuidar el equipo que queda bajo su responsabilidad durante el período contratado. Además, se debe llevar a cabo un procedimiento de inspección estandarizado para evitar que se omita la revisión de algún componente y poder determinar las condiciones o daños que presente y que puedan generar un riesgo o reduzcan las condiciones de eficiencia del equipo. Como respaldo de esta verificación las terminales y depósitos generan un documento llamado EIR (Equipment Interchange Report) que detalla la condición en que es entregado y recibido el contenedor según corresponda para determinar responsabilidades en cuanto a costos por reparación, limpieza o pérdida total.

#### **2.2.3.4.Norma internacionalISO6346 para contenedores**

Suministra un sistema para la identidad y exposición de los contenedores para la transferencia de mercancías. Dicho sistema es de aplicación general, es decir, para la documentación, control, comunicaciones y registro de los mismos contenedores. La norma ISO6346 detalla un sistema para comprobar la utilización exacta de los contenedores que incluye marcas y elementos, además un sistema de codificación de los datos referentes a las dimensiones, marca y tipo de unidad.

De acuerdo a la Norma ISO 6346, “el sistema de identificación deberá comprender todos los elementos siguientes, sin exclusión ni añadido:

- Código del propietario: tres letras;
- Identificador de la categoría de equipo: una letra;
- Número de serie: seis cifras;
- Cifra de autocontrol: una cifra”. (Delmar Contenedores, 5016)

Así mismo, se establece que el código del propietario de la unidad debe estar compuesto por tres letras mayúsculas, el cual debe ser único e inscrito en la Oficina Internacional de Contenedores (BIC). En cuanto al identificador de la categoría de equipo, éste radica en una letra mayúscula del alfabeto latino, a saber: U (para aquellos contenedores que es utilizado para transportar mercancías), J (para los equipos móviles relacionados a los contenedores para el transporte de mercancías y Z (para los remolques y bastidores).

Es necesario tener en cuenta que para describir el país del contenedor se usa la abreviación de cada uno de estos, como, por ejemplo, US para Estados Unidos, CO para Colombia, GB para Gran Bretaña, EC para Ecuador, entre otros.

Hay una serie de marcas de código que muestran medidas y tipo de contenedores en su país, como se detalla a continuación:

El primer dígito indica el tamaño del contenedor. Con el número 4 nos estamos refiriendo a uno de 40'. El segundo dígito indica la altura del contenedor y si el contenedor posee túnel para remolque. Por ejemplo, el número 3 indica que es un contenedor de 8'6'' con túnel para remolque. El tercer dígito indica el tipo de contenedor, por ejemplo, el número 1 indica que es un contenedor cerrado con ventilación al exterior. El último dígito especifica características especiales.(Comunidad Andina, 2017)

### **2.2.3.5. Proceso de recupero de unidades**

Las Terminales de Contenedores y de Multipropósito del Puerto Marítimo de Guayaquil “Libertador Simón Bolívar”, están operadas por la empresa Contecon Guayaquil S.A., la misma que es una compañía ecuatoriana constituida el 4 de mayo del 2007 y que forma parte del grupo multinacional ICTSI. (Contecon Guayaquil, 2017)

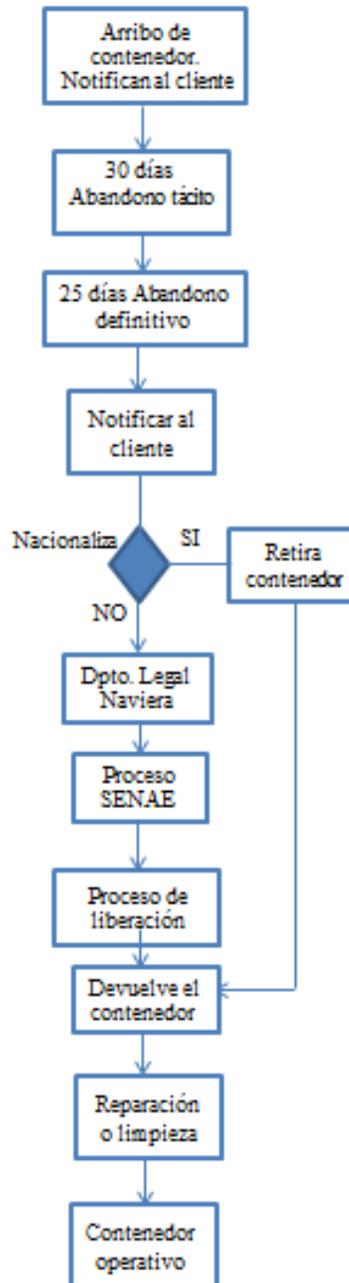
Contecon Guayaquil S.A. fue creada luego del proceso y adjudicación de la concesión de las Terminales de contenedores y multipropósito del Puerto de Guayaquil Libertador Simón Bolívar, por un periodo de 20 años, e inició la operación desde el 1ero de Agosto del 2007; siendo que, en la actualidad por este puerto se moviliza el 70% del comercio exterior ecuatoriano que maneja el Sistema Portuario Nacional. El Puerto Marítimo Libertador Simón Bolívar fue construido durante el periodo 1.959 – 1.963, y su ampliación se la realizó en el periodo 1.978 – 1.982; el mismo que está localizado en la costa occidental de América del Sur, en un brazo de mar, (el Estero Salado), a 10 Km al sur del centro de la ciudad. (Contecon Guayaquil, 2017)

El Terminal Portuario de Guayaquil (T.P.G.) es un puerto privado, nace de la necesidad de mejorar el servicio portuario en el Ecuador, sobre todo en Guayaquil que es el puerto de mayor movimiento de carga de importación y exportación.

Inicia sus operaciones en julio del año 2006, con las debidas autorizaciones de las entidades de control correspondientes.

Las instalaciones están ubicadas estratégicamente al pie del estero Santa Ana, en la isla Trinitaria, muy cerca de la vía perimetral (1 Km aproximadamente) y a menos de 2 millas náuticas de Autoridad Portuaria de Guayaquil. TPG posee un área total de 130.000 m<sup>2</sup> y tiene una capacidad dinámica de 360.000 boxes. (TPG, 2017)

Figura N° 1 Proceso de la Línea naviera para la recuperación del contenedor



Fuente: La autora  
Elaborado por la autora

El proceso parte del arribo del contenedor, donde se notifica al cliente la llegada de la carga y después de 30 días calendario se declara el abandono tácito, el cual puede ser subsanado en 25 días, caso contrario se lo declara en abandono definitivo. Si no se nacionaliza o regula, el proceso es realizado por el SENAE y pasa a CONTECON y la

TPG, continuando así con el mismo procedimiento que cuando es regularizado por el SENA E una vez que se subsana el abandono dentro de los 25 días, es decir, se devuelve el contenedor, se genera un EIR detallando novedades, se hace la reparación o limpieza para que el contenedor esté nuevamente operativo.

El abandono de las mercancías puede ocurrir por diversas situaciones y muy pocas veces son desaduanizadas por el consignatario, porque dependiendo el tiempo que haya transcurrido los valores que deberá pagar serán muy elevados, incluso podría ser mayor al valor de la carga.

Entre las causas más comunes se encuentran:

- Problemas de orden financiero (capacidad para pagar el crédito fiscal).
- Problemas de orden fiscal (conjunto de evasión fiscal; investigación fiscal, falta de requisitos legales permisos, certificados, licencias, etc.).
- Problemas de orden personales (enfermedad, ausencia, ignorancia, negligencia, desconfianza, fallecimiento, etc.).
- Problemas de orden jurídico (demanda, deudas, quiebra, etc.).
- Problemas de orden comercial (desinformación, improvisación, incumplimientos, etc.).(Duque, 2013)

Tales situaciones representan un perjuicio económico y de operatividad para la naviera y la terminal.

El consignatario está debidamente notificado sobre la responsabilidad que adquiere cuando contrata el servicio de transporte naviero, estas condiciones son detalladas en el B/L:

1.- Si el Comerciante no recibe la entrega de los Bienes dentro de los treinta días siguientes a la fecha de Cláusula 20,

2.- O si en la opinión de la Compañía, es probable que se deterioren, se vuelvan inútiles o incurrir en cargos por el almacenamiento o en exceso de su valor, el transportista puede, sin cualquier otro derecho que pueda tener contra el comerciante, sin previo aviso

vender, destruir o disponer de los Bienes y aplicar cualquier producto de la venta en la reducción de las sumas adeudadas al comerciante.

Ante la Secretaría Nacional de Aduanas del Ecuador el procedimiento está descrito en el (SENAE, 2015) en el numeral 5 que indica las consideraciones generales, que aclara el procedimiento a seguir. El manejo es electrónico en el Ecuapass.

- Luego de recibir la notificación electrónica de generación de multa por abandono, el Operador de comercio exterior debe realizar el pago de forma inmediata, o se aplicará el cobro por acción coactiva.

- El OCE debe realizar periódicamente el seguimiento de sus trámites en las opciones de consulta del Ecuapass con el fin de conocer el estado de la carga.(SENAE, 2015)

- El delegado del Director Distrital debe revisar diariamente en el sistema aduanero el reporte de mercancías de los números de carga que se encuentren en abandono definitivo, con el fin de emitir el acto administrativo correspondiente.

- Cuando se declaren los abandonos mediante acto administrativo se debe incluir la siguiente leyenda “en caso de que el consignatario de la mercancía llegase a subsanar operativamente la causa que originó la declaratoria de abandono definitivo, hasta antes del inicio del proceso de subasta o adjudicación gratuita, se dejará sin efecto la presente resolución y se continuará con el proceso de despacho correspondiente”.(SENAE, 2015)

- Los actos administrativos de abandono definitivo que indiquen expresamente la condición referida en el inciso anterior podrá

subsanan operativamente la causal, sin necesidad de reclamo administrativo.

- El importador o el agente de aduana será el responsable de solicitar mediante oficio administrativo al distrito correspondiente, el desbloqueo en el sistema aduanero del número de carga que se encuentra en abandono definitivo.
- Para los casos de actos administrativos de declaratoria de abandono definitivo que no cumplan con lo dispuesto, se tiene que solicitar el desbloqueo del número de carga mediante reclamo administrativo por parte del importador.

- El abandono definitivo se puede desbloquear por segunda ocasión en el sistema aduanero, por razones debidamente justificadas por el Servicio Nacional de Aduana.

A continuación, se describen algunos puntos importantes a tener en cuenta en cuanto al proceso de la Línea naviera para la recuperación del contenedor:

- La naviera realiza el cobro al importador por uso del contenedor
- El plazo de permanencia del contenedor es de 1 año
- Una vez realizada la subasta, adjudicación gratuita o destrucción de la mercancía y se compruebe que el contenedor está vacío, se debe solicitar la autorización para el retiro de las unidades, siguiendo estos pasos:
  - Enviar mail a [retirosimpo@cgsa.com.ec](mailto:retirosimpo@cgsa.com.ec) con asunto “solicitud autorización salida de vacíos/buque y referencia de nave” (incluir nombre del buque y la referencia de la nave).
  - Listado de contenedores donde se detalla número de contenedor, número de solicitud de salida de contenedor vacío otorgado por Aduana, línea naviera y referencia de la nave que descargan las unidades vacías.

- Listado de choferes y vehículos autorizados por el Dpto. de Credenciales para el retiro de contenedores. Se detalla número de cédula, nombre de chofer, placa de vehículo (sin guiones ni espacios) y línea naviera.
- La documentación requerida es:
  - Credencial de CGSA
  - Licencia de conducir tipo E.
  - Código de Autorización
  - Certificado de Pesos y Medidas del MTOP

Cabe destacar que para el proceso para el abandono definitivo es el siguiente proceso:

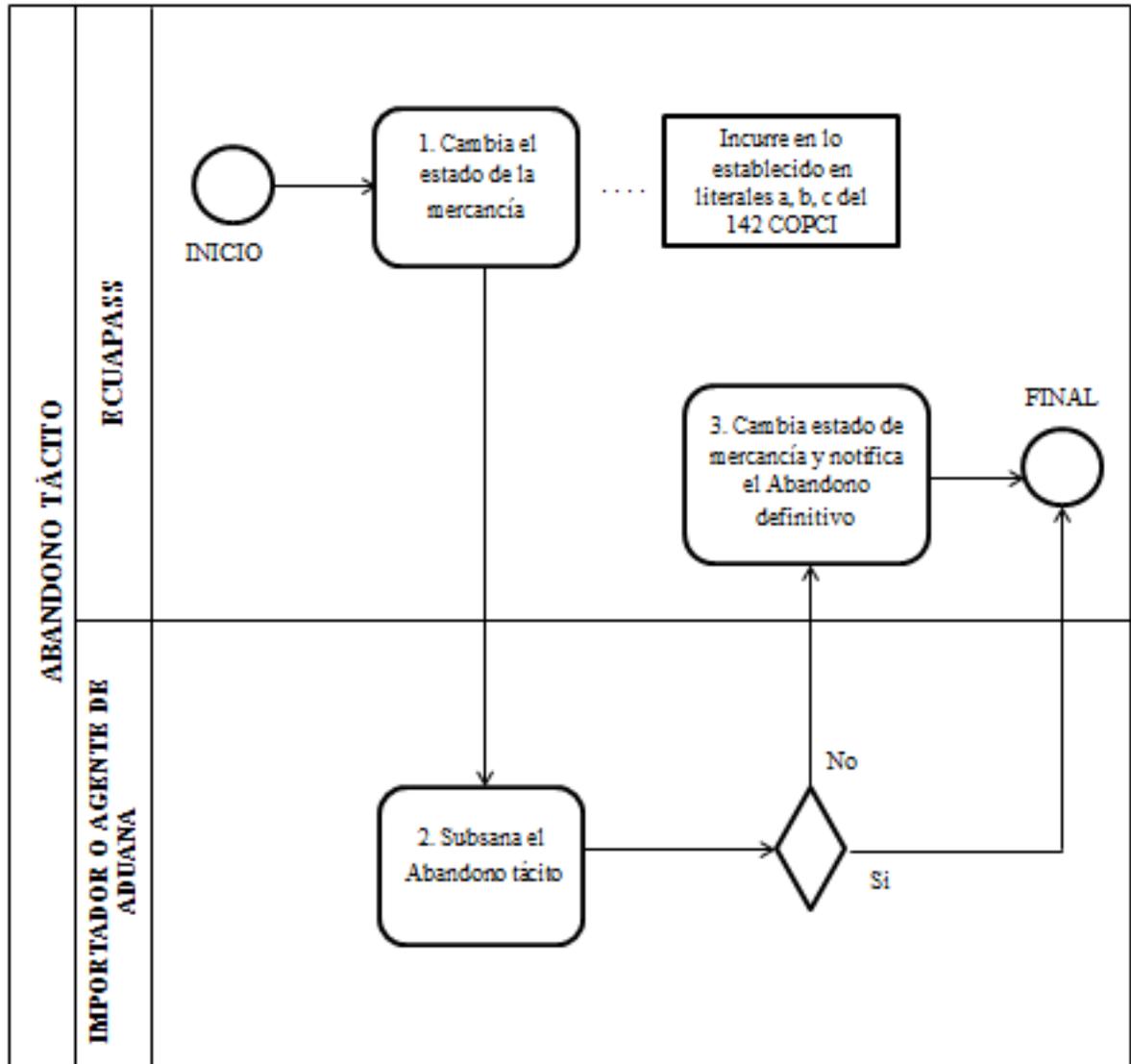
- Abandono Definitivo en cargas de Reembarque:
  - En los casos en que la carga importada de manera total deba ser reembarcada por cuanto el importador no subsanó presentando el documento de control previo luego de los 30 días después de la observación en Ecuapass, se deberá disponer el reembarque obligatorio mediante Acto Administrativo de Reembarque (AAR), el cual debe ser notificado para la contabilización de los plazos. Y en el mismo AAR disponer el rechazo de la DAI/DAS.
  - En los casos en que la carga importada de manera parcial deba ser reembarcada por cuanto el importador no subsanó presentando el documento de control previo luego de los 30 días después de la observación en Ecuapass, se deberá disponer el ajuste de la DAI/DAS, fraccionamiento del documento de transporte, la separación de la carga y el reembarque obligatorio mediante AAR, el cual debe ser notificado para la contabilización de los plazos. (SENAE, 2013)

Si producto del rechazo, o del ajuste, fraccionamiento y separación; y, dentro de los 20 días dispuestos para el reembarque, la carga registra en Ecuapass el abandono definitivo por falta de transmisión de la declaración (pues al rechazar la DAI, el MRN

retoma el plazo inicial desde la fecha de llegada) el Director Distrital o Subdirector de Zona de Carga Aérea procederá a desbloquear el MRN registrando el AAR para que se pueda transmitir la DAS de Reembarque, y que la carga retorne al exterior. Si la carga no se reembarcara luego de los 20 días dispuestos, inclusive luego de la prórroga que pudiera darse, se procederá con el decomiso administrativo directamente.(SENAE, 2013)

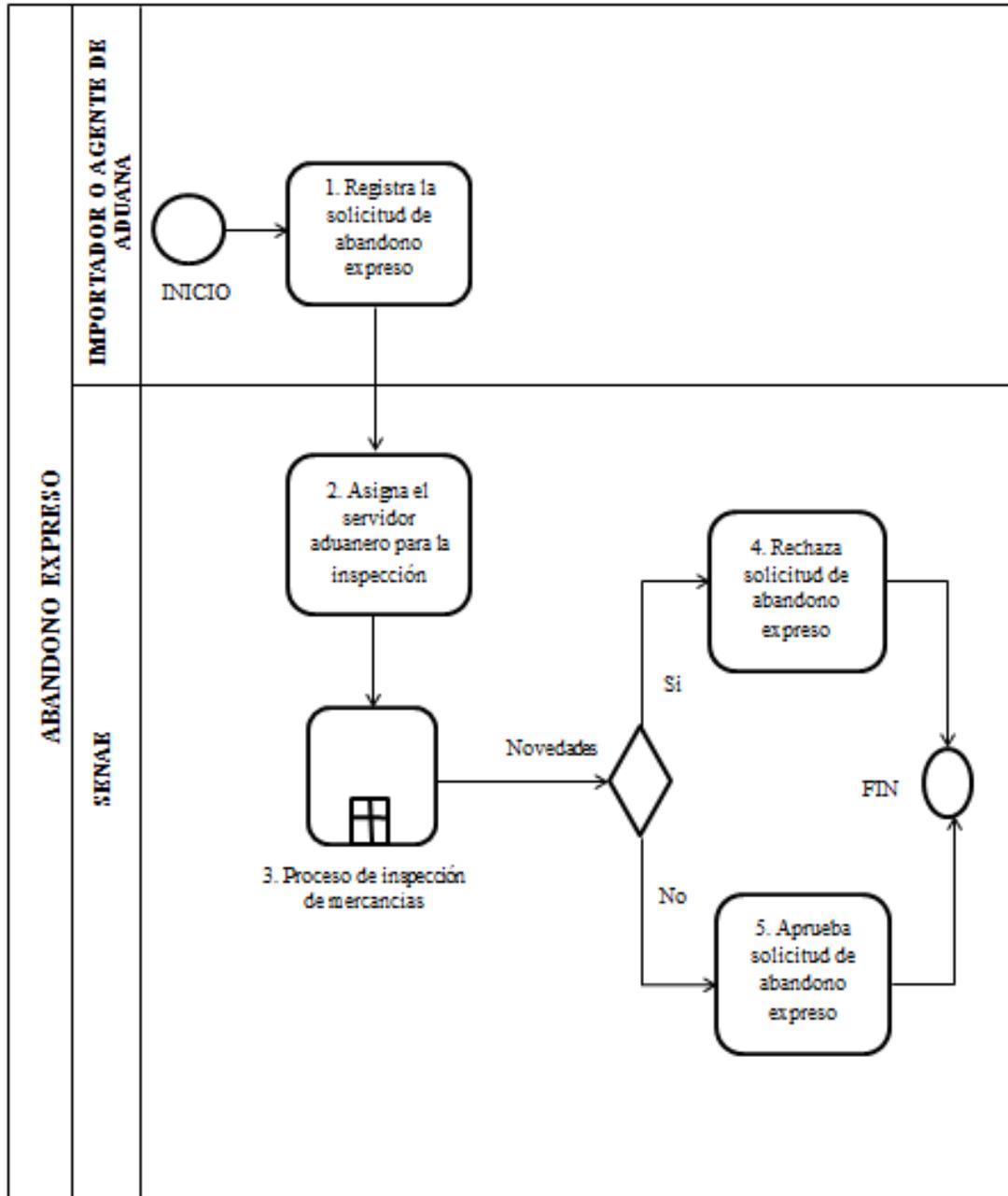
- Administración de Abandono Tácito/Definitivo de Ecuapass: Dentro del Módulo de Sistema de Cargas de Importación, en la opción de Adm. de Abandonos / Administración de Abandono Tácito/Definitivo, se deberá consignar el Acto Administrativo de Abandono Definitivo (AAAD). Al presentar un Reclamo Administrativo y calificarlo, el Director Distrital o Subdirector de Zona de Carga Aérea deberá desbloquear el MRN y el importador dentro del término de prueba deberá subsanar la causal por la cual la carga cayó en abandono definitivo, en el caso de ser declarado "CON LUGAR" se deberá subir el Acto Resolutivo y se deberá "Levantar Abandono", caso contrario se consignará "Abandono Definitivo" en el caso de que el Reclamo Administrativo sea "SIN LUGAR" lo que dará lugar consecuentemente a un Recurso de Revisión. (SENAE, 2013)

Figura N° 2 Proceso de abandono tácito



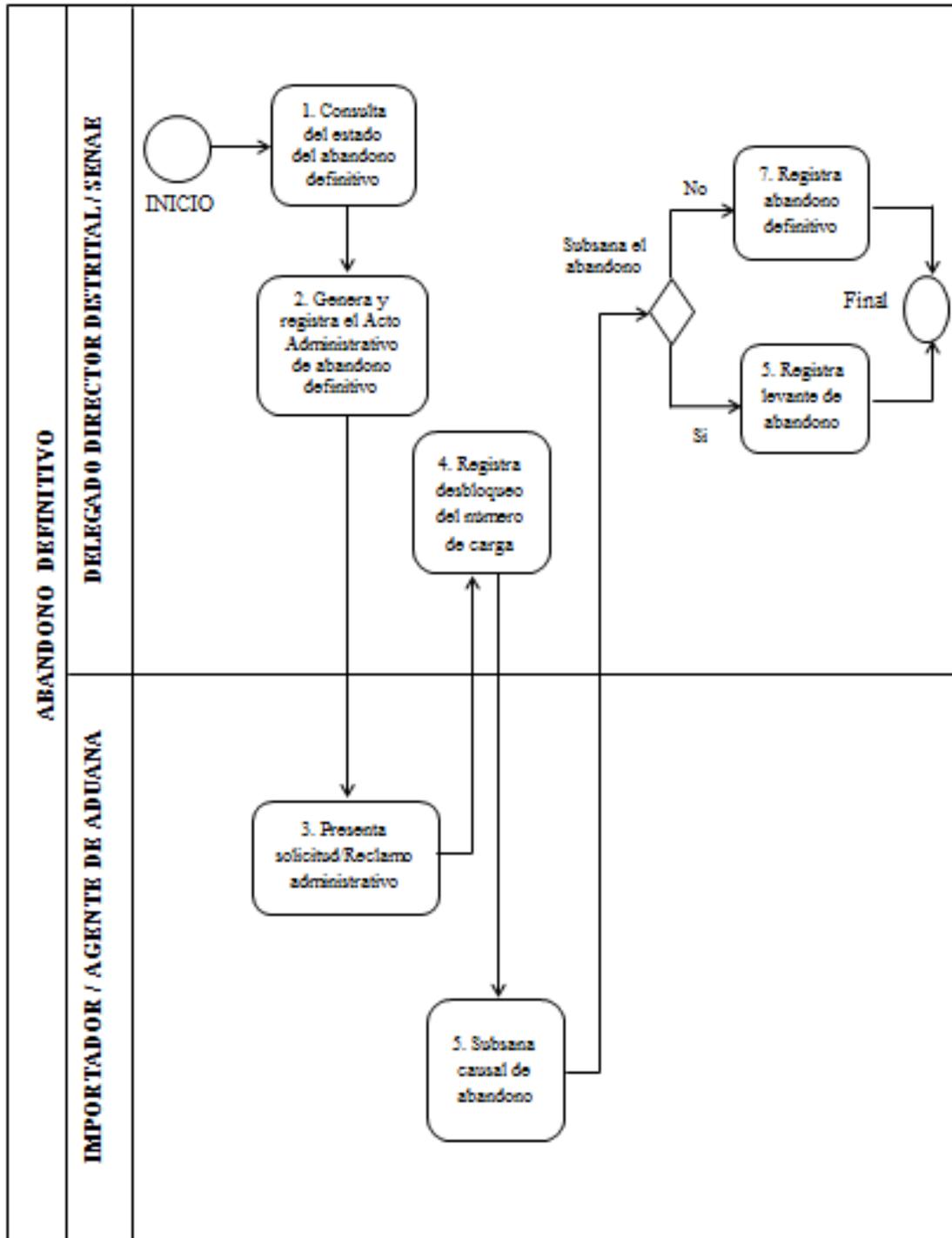
Fuente: SENAE(2015)  
 Elaborado por la autora

Figura N° 3 Proceso de abandono expreso



Fuente: SENAE(2015)  
Elaborado por la autora

Figura N° 4 Proceso de abandono definitivo



Fuente: SENAE(2015)  
Elaborado por la autora

## 2.3. Marco legal

### 2.3.1. Código Orgánico de La Producción, Comercio e Inversiones

#### Definición de abandono de carga

De conformidad con lo dispuesto en la normativa internacional y manifestada en el Art. 115 del Reglamento al Código Orgánico De La Producción, Comercio E Inversiones, el abandono está estipulado como un destino aduanero.

#### Tipos de abandono

El abandono de las mercancías podrá ser Expreso, Tácito o Definitivo, de acuerdo a lo dispuesto en los artículos 121 - 247, 142 y 143 - 249 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones y su reglamento, respectivamente.

**Abandono Expreso. -Art. 121** “Abandono expreso, es la renuncia escrita de la propiedad de las mercancías hechas en favor del Estado por quien tiene la facultad legal de hacerlo. Su aceptación por parte de la servidora o servidor a cargo de la dirección distrital extingue la obligación tributaria aduanera.

El abandono expreso no procede cuando se haya configurado respecto de las mercancías presunción fundada de delito o abandono tácito.(Asamblea Nacional, 2010)

Las mercancías fungibles, de fácil descomposición, cuyo abandono expreso se hubiere aceptado, serán donadas a la secretaría de Estado encargada de la política social”. (Asamblea Nacional, 2010)

- **Abandono Tácito.** - Art. 142 “El abandono tácito operará de pleno derecho, cuando se configure cualquiera de las siguientes causales:
  - a. Falta de presentación o transmisión de la declaración aduanera dentro del plazo previsto en el reglamento al presente Código;

- b. Falta de pago de tributos al comercio exterior dentro del término de veinte días desde que sean exigibles, excepto cuando se hayan concedido facilidades de pago; y,
- c. Cuando se hubiere vencido el plazo de permanencia de la mercancía en los depósitos aduaneros.(Asamblea Nacional, 2010)

En caso de incurrir en una de estas causales, el sujeto pasivo o su agente de aduana podrán, dentro de un plazo de veinticinco días hábiles, subsanar dichos incumplimientos, con lo que quedará levantado el abandono tácito sin necesidad de resolución administrativa, debiendo imponerse una multa por falta reglamentaria al sujeto pasivo”.(Asamblea Nacional, 2010)

- **Abandono Definitivo.** -Art. 143 “La servidora o el servidor a cargo de la dirección distrital declarará el abandono definitivo de las mercancías que se adecuen a una de las causales siguientes:
  - a. Si dentro de los veinticinco días hábiles contemplados en el artículo anterior no se subsanan las causales de abandono tácito;
  - b. La ausencia del declarante o de su delegado a la segunda fecha fijada por la administración aduanera para el aforo físico; y,
  - c. En los casos de efectos personales de viajero o bienes tributables retenidos en la Sala de arribo internacional que no hayan sido retirados en un término de 5 días luego de su arribo al país”.(Asamblea Nacional, 2010)

### **Destino de la carga**

**Art. 202.-De la Subasta Pública.** - La subasta pública se sujetará a las normas establecidas para su efecto, tanto en el reglamento a este Código como en las disposiciones que dicte la administración aduanera. Para dicho fin podrá contratarse a un tercero. (Asamblea Nacional, 2010)

**Art. 203.-De la Adjudicación Gratuita.** - Procede la adjudicación gratuita de las mercancías que se encuentren en abandono expreso o definitivo, de aquellas declaradas

en decomiso administrativo o judicial, aún de aquellas respecto de las cuales se hubiere iniciado un proceso de subasta pública, dentro de los términos y las disposiciones contenidas en el presente Código, su reglamento y demás normas del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, a favor de organismos y empresas del sector público, incluida la administración aduanera, cuando éstas así lo requieran para el cumplimiento de sus fines. Las mercancías de prohibida importación solo podrán donarse a instituciones públicas, siempre que sirvan específicamente para las actividades institucionales, o destruirse.

Adicionalmente, procede la adjudicación gratuita a favor de las instituciones de asistencia social, beneficencia, educación o investigación sin fines de lucro que las requieran para el cumplimiento de sus fines, de acuerdo a su objeto social, en los casos y con las condiciones que se prevean en el Reglamento al presente Código.(Asamblea Nacional, 2010)

**Art. 204.-Destrucción de mercancías.** - La servidora o el servidor a cargo de la dirección distrital o su delegado dispondrá la destrucción de las mercancías que establezca el Reglamento al presente Código.

Sin perjuicio de lo expuesto, las armas, sus accesorios, municiones y similares que se encuentren en abandono o decomiso, serán puestas a disposición de la autoridad militar competente encargadas de su control. Los medicamentos objeto de abandono y/o decomiso deberán ser puestos a disposición del Ministerio de Salud Pública.(Asamblea Nacional, 2010)

Se hace referencia al Código de la Producción, Comercio e Inversiones, ya que permite conocer los tipos de abandono que existen en cuanto a las mercancías, los mismos que repercuten sobre el estado de los contenedores, produciendo que su permanencia en la CONTECON y TPG sea excesiva y las navieras no puedan desempeñarse con normalidad.

### **2.3.2. Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio**

**Art. 247.-** El abandono expreso operará a solicitud del consignatario de las mercancías, aun después de haber presentado declaración aduanera pero antes de obtener

el levante, debiendo devolverse los tributos mediante nota de crédito en caso de habérselos pagado, siempre que no se hubiere detectado indicios de contravención aduanera o presunción de delito y cuando por el estado de la mercancía no sea posible adjudicarla o subastarla, en cuyo caso sólo será admisible la solicitud de destrucción, según las reglas del artículo 116 del presente reglamento.(Asamblea Nacional, 2015)

**Art. 249.-**Incurrir en una de las causales de abandono definitivo implica manifestación tácita de la voluntad del propietario de las mercancías, de abandonarlas a favor de la administración aduanera. El acto administrativo mediante el cual el Director Distrital correspondiente declare el abandono definitivo, implicará la pérdida de la propiedad de las mercancías a favor de la administración aduanera.(Asamblea Nacional, 2015)

No obstante, lo antedicho, el administrado podrá solicitar el levantamiento del abandono definitivo hasta antes del inicio del proceso de subasta o adjudicación gratuita, para lo cual el distrito operativamente liquidará, para el pago, la multa por levantamiento de abandono tácito y se habilitará el sistema informático del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador para que el administrado subsane la causal por la cual se constituyó en abandono. Una vez que el importador haya subsanado la causa por la cual incurrió en abandono, el Director Distrital o su delegado podrán revocar el abandono definitivo.(Asamblea Nacional, 2015)

### **Destino de la carga**

Para poder recuperar los contenedores, la dirección distrital dispondrá cuál será el destino de la carga una vez que se haya declarado el abandono definitivo, que según lo establecido en el Art. 143 del Reglamento al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones puede ser: subasta pública, adjudicación gratuita o destrucción. Previo a la subasta pública el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador publicará durante cinco días, en su portal electrónico oficial, el listado de las mercancías que están en condiciones de ser subastadas, a fin de que las entidades del sector público, excepto las empresas públicas, y las instituciones privadas de asistencia social, beneficencia, educación o investigación

sin fines de lucro puedan determinar los bienes que necesitan a fin de ser adjudicadas gratuitamente.

Para la adjudicación se dará prioridad a las instituciones del sector público, y dentro de éstas a su vez, se respetará el orden de presentación de la solicitud.

De no existir instituciones interesadas respecto a los bienes publicados, o las requirentes no hayan retirado las mercancías adjudicadas, se procederá con la subasta pública.(Asamblea Nacional, 2010)

El destino que le dé la SENAE a la carga declarada en abandono para proceder con la liberación de los equipos retenidos, está manifestado en el Reglamento al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones con los siguientes artículos:

**Art. 116.- Destrucción.** - Implica todo proceso por el que la mercancía desaparezca, pierda su utilidad o características fundamentales y que en consecuencia pierda totalmente su valor comercial.

Los costos que se generen en razón del sometimiento de una mercancía a este destino aduanero, corresponderán al titular de la mercancía.

La destrucción aplicada a mercancías previamente acogidas a regímenes aduaneros, se asemeja a la reexportación de las mismas.

El contribuyente podrá solicitar la destrucción de las mercancías como destino aduanero, aún si ya hubiera presentado declaración aduanera y hasta antes del levante de las mercancías, siempre que no se hubiere detectado indicios de contravención aduanera o presunción de delito. En este caso de proceder la destrucción, le estará permitido retirar la declaración para proceder a ejecutar la destrucción sin el pago de tributos, debiendo devolverse los tributos mediante nota de crédito en caso de habérselos pagado, salvo los que correspondan por nacionalización de desperdicios.

Así también si producto del aforo se determinare que existiere mercancía que deba ser reembarcada obligatoriamente, una vez notificada la disposición, el importador podrá optar por su destrucción, según el procedimiento dispuesto por el Director General. (Asamblea Nacional, 2015)

**Art. 252.- Adjudicación gratuita.** - La adjudicación gratuita será otorgada por el Director Distrital del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador de la respectiva jurisdicción, considerando como beneficiarios a personas jurídicas públicas o privadas de asistencia social, beneficencia, educación o investigación sin fines de lucro que se encuentren debidamente registradas en el Ministerio responsable de la política social del Estado. La adjudicación de las mercancías se realizará en función del objeto social de cada institución. Su procedimiento y requisitos serán determinados por la Directora o Director del Servicio Nacional de Aduanas.

Procede la adjudicación gratuita en los siguientes casos:

- a) Para las mercancías que se encuentren en abandono expreso o definitivo, de aquellas declaradas en decomiso administrativo o judicial;
- b) Las mercancías de prohibida importación únicamente a favor de instituciones públicas, siempre que sirvan específicamente para las actividades institucionales, o destruirse;
- c) Las mercancías no autorizadas para la importación y que no hayan sido reembarcadas conforme lo previsto en el presente reglamento; y,
- d) Animales vivos que no atenten a la salud pública o el ambiente. (Asamblea Nacional, 2015)

**Art. 253.- Mercancías sujetas a Subasta pública.** - Se subastarán los bienes que hayan sido declarados en abandono definitivo, abandono expreso, decomiso administrativo o judicial, para cuyo efecto la unidad competente del Distrito Aduanero organizará en lotes las mercancías que no hayan sido adjudicadas conforme el artículo anterior.

Podrán participar en la convocatoria a subasta pública las personas naturales o jurídicas que cumplan con los procedimientos y requisitos que la Directora o Director General establezca para el efecto.

No se podrán subastar las mercancías de prohibida importación, bienes perecibles o de fácil descomposición y animales vivos.(Asamblea Nacional, 2015)

El Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio establece aspectos importantes sobre la declaración de abandono de la mercancía y la posibilidad de subsanar la causal antes del proceso respectivo, así como también determina el destino que se le puede dar a la carga para poder liberar los contenedores en abandono, razón por la cual se la toma en consideración para el presente trabajo.

### **2.3.3. Abandono de las mercancías decisión 671 Comunidad Andina**

#### **Destino de la carga**

**Artículo 18.- Del Destino aduanero.** - Las mercancías bajo control aduanero podrán recibir cualquier destino aduanero independientemente de su naturaleza, cantidad, procedencia o lugar de llegada, en los plazos y condiciones establecidos en la presente Decisión.

Las mercancías para las que no se haya solicitado un destino aduanero dentro del plazo de permanencia legal en el depósito temporal establecido en el numeral 1 del artículo 15 de la presente Decisión, se considerarán en abandono legal o voluntario, y se procederá de acuerdo con lo establecido en la legislación nacional de cada País Miembro.(Comunidad Andina de Naciones, 2007)

#### **Artículo 58.-Abandono legal de las mercancías**

Serán consideradas abandonadas a favor del Estado, el cual podrá disponer de las mismas en la forma establecida en las legislaciones nacionales de cada País Miembro, las mercancías siguientes:

- a. Las introducidas en el territorio aduanero comunitario que se encuentren en depósito temporal y no hayan sido declaradas para un régimen aduanero dentro del plazo previsto en el artículo 15 de la presente Decisión;
- b. Las declaradas al régimen de depósito aduanero, que al vencimiento del plazo autorizado no hayan sido sometidas a otro régimen aduanero;
- c. Los demás casos que establezcan las legislaciones nacionales de cada País Miembro.

El levantamiento de abandono de la mercancía procederá conforme a las disposiciones nacionales de cada País Miembro.(Comunidad Andina de Naciones, 2007)

**Artículo 15.- Plazo de permanencia de las mercancías en los depósitos temporales.** -Las mercancías en depósito temporal podrán permanecer durante un plazo de hasta treinta (30) días calendario, computados a partir de la fecha que establezca la legislación nacional de cada País Miembro.

A solicitud de la persona interesada, y por razones que la aduana considere válidas, esta última podrá prorrogar el plazo hasta por uno igual al inicialmente fijado.(Comunidad Andina de Naciones, 2007)

**Artículo 59.- Abandono voluntario de las mercancías.** - Los importadores, exportadores u otra persona que tenga el poder de disposición sobre una mercancía que se encuentre bajo control aduanero podrán abandonarla a favor del Estado, siempre que la autoridad aduanera lo acepte, conforme con las condiciones establecidas en la legislación de cada uno de los Países Miembros.(Comunidad Andina de Naciones, 2007)

**Artículo 60.- Destrucción de las mercancías.** - Por razones debidamente justificadas, y de conformidad con la legislación nacional de cada País Miembro, las autoridades competentes podrán autorizar la destrucción de mercancías que están bajo control aduanero, de oficio o a solicitud de la persona que tenga poder de disposición sobre ellas, en cuyo caso se extingue la obligación aduanera.

Los gastos ocasionados por la destrucción de las mercancías estarán a cargo del solicitante.

Se detalla la Decisión 671 de la Comunidad Andina porque es una de las normativas principales para los países miembros en cuanto al manejo de las mercancías que se encuentran bajo control aduanero, sin excluir los procedimientos establecidos por cada territorio.

#### **2.3.4. Norma General para la Regularización de Contenedores**

##### **Permanencia de los contenedores**

La permanencia de la unidad de carga que ingrese al país está regulada por la SENAE, y establece la Norma General para la Regularización de Contenedores (Resolución No. SENAE-DGN-2014-0319-RE)

- El responsable ante la Aduana por el contenedor es el transportista, pudiendo trasladar esta responsabilidad a un tercero y notificar este traspaso a SENAE.
- El plazo de permanencia en el país es de hasta un año contado desde la salida de Zona Primaria (Terminal).
- Si la unidad es retenida por orden judicial posterior a la salida de Zona Primaria, el tiempo que permanezca retenida no es parte del plazo. Sin embargo, si permanece retenida más de 1 año, una vez liberada el responsable tiene 3 meses para regularizar su estadía.
- El contenedor puede ser vendido antes de ser nacionalizado. Una vez vendido el proceso de nacionalización deberá realizarse antes del año de permanencia.
- El documento de respaldo para la nacionalización es la factura de compra o certificado de propiedad.

- El incumplimiento del plazo de estadía es sancionado como falta reglamentaria.
- Si el contenedor es aprehendido por exceder el plazo de permanencia, el responsable tiene 30 días para regularizar la situación, de lo contrario se aplica el abandono tácito y definitivo.
- Contenedores ingresados al país antes del 14/12/2012 (norma anterior) podrán ser nacionalizados por quien demuestre su propiedad.

La nueva norma establece que los contenedores tendrán un plazo de permanencia en el territorio ecuatoriano de hasta un año, contabilizado a partir de su egreso de la zona primaria, por lo que el plazo vencerá al mismo día del año siguiente en que haya salido de Zona Primaria. (SENAE, 2014)

La Norma General para la Regularización de Contenedores es un instrumento importante para el desarrollo del presente trabajo, ya que instituye los aspectos principales sobre los contenedores, como es el plazo de permanencia, los documentos de respaldo y el proceso habitual para la recuperación de la unidad.

### **2.3.5. Procedimientos ante la SENA E**

#### **Abandono tácito**

**Actividad 1.-** Cambia el estado de la mercancía. <Ecuapass>

Mercancía no cumple con lo establecido en los literales a), b), c) del art. 142 Copci.

- Cambia automáticamente el estado del número de carga cuando la mercancía cae en abandono tácito y notifica al importador o agente de aduana.
- En caso de subsanación de abandono tácito se procede conforme a la actividad 2 caso contrario continúa la actividad 3.

Número de carga en abandono tácito/ notificación electrónica enviada.

**Actividad 2.-** Subsana el abandono tácito. <Importador o Agente de aduana>

Número de carga en abandono tácito / notificación electrónica enviada.

- Subsana el abandono tácito de acuerdo a lo establecido en el Copci: Art. 142 lit. a): transmite la DAI en los 25 días hábiles para subsanar el abandono.

Art. 142 lit. b): Paga la liquidación de tributos al comercio exterior en plazo de hasta 25 días hábiles.

Art. 142 lit. c): Culmina el régimen en un plazo de 25 días hábiles.

Con la subsanación se levanta el abandono tácito en el sistema informático y se genera una multa por falta reglamentaria que debe ser cancelada por el importador.

**Actividad 3.-** Cambia estado de mercancía y notifica el abandono definitivo después de que hayan transcurrido 25 días hábiles posteriores a la configuración del abandono tácito y envía notificación al OCE. <Ecuapass>

### **Abandono expreso**

**Actividad 1.-** Registra la solicitud de abandono expreso. <Importador o Agente de aduana>

Decisión de solicitar el abandono expreso de la mercancía.

Registra la solicitud con el detalle de las mercancías en la opción de aprobación en el sistema informático Ecuapass.

**Actividad 2.-** Número de entrega de solicitud de abandono expreso con estado: No asignada. <Jefe de procesos/Director de despacho y zona primaria>

Asigna un servidor aduanero para la inspección de la mercancía.

**Actividad 3.-** Inspecciona mercancía. <Técnico Operador>

- Confirma el estado de la mercancía para determinar si es aplicable o no la aceptación de la solicitud.
- Registra informe de inspección en sistema informático detallando el estado de la mercancía.
- En caso de que la inspección presente novedades, se procede conforme a la actividad 4 o en su defecto a la actividad 5.

**Actividad 4.-** Rechaza de solicitud de abandono expreso. Informe de inspección registrado con novedad. <Jefe de procesos/Director de despacho y zona primaria>

Registra observación y se realiza el rechazo de la solicitud de abandono expreso en el sistema informático aduanero, por inconformidad de la inspección realizada y se notifica al usuario mediante acto administrativo, el cual debe ser registrado en el sistema informático.

Solicitud de abandono expreso con estado “rechazado”.

**Actividad 5.-** Aprueba solicitud de abandono expreso. <Jefe de procesos/Director de despacho y zona primaria>

Informe de inspección registrado sin novedad.

Registra la aceptación del abandono expreso mediante acto administrativo, el cual se debe registrar en la opción de aprobación de solicitud de abandono expreso del sistema informático.

**Abandono definitivo**

**Actividad 1.-** Consulta del estado del abandono definitivo. <Delegado del Director Distrital>

Información de mercancías bloqueadas.

Consulta en el sistema informático el número de carga que se encuentra en abandono definitivo.

**Actividad 2.-** Genera y registra el acto administrativo de abandono definitivo. <Delegado del Director Distrital>

- Elabora el acto administrativo.
- Notifica a las partes involucradas.
- Registra mediante la opción administración de abandono tácito/ definitivo el número del acto administrativo y se adjunta dicho documento.

Abandono definitivo notificado y registrado en el sistema.

**Actividad 3.-** Presenta solicitud/reclamo administrativo. <Importador/Agente de aduana/Abogado autorizado>

- Mediante oficio o reclamo administrativo se solicita el desbloqueo del número de carga ante la Dirección Distrital.
- Tener en cuenta las consideraciones generales 5.4, 5.4.1, 5.4.2 y 5.4.3.

Oficio o reclamo administrativo presentado.

**Actividad 4.-** Registra desbloqueo del número de carga. Oficio o reclamo administrativo presentado. <Director Distrital>

- Aceptado el oficio o reclamo administrativo, desbloquea manualmente el número de carga en sistema aduanero.
- Notifica el solicitante para que proceda con la subsanación de la causal de abandono.

Número de carga desbloqueado.

**Actividad 5.-** Subsana causal de abandono. Número de carga desbloqueado.  
<Importador/Agente de aduana>

- Subsana causal de abandono definitivo.
- Si cumple con la subsanación continúa con la actividad 6, caso contrario continúa la actividad 7.

**Actividad 6.-** Registra levante de abandono definitivo. Causal de abandono subsanada.  
< Director Distrital>

Registra el abandono definitivo, de ser el caso sube el acto resolutiveo.

**Actividad 7.-** Registra levante de abandono definitivo. Causal de abandono no subsanada. < Director Distrital>

Registra el abandono definitivo, de ser el caso sube el acto resolutiveo.

Número de carga bloqueado por abandono definitivo.

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador – SENA E es el órgano que regula y controla las actividades del comercio exterior, por ende, establece los procedimientos que los importadores, exportadores y demás involucrados en este ámbito deben realizar para su correcto funcionamiento. En este caso, uno de los más importantes es el proceso que implica el abandono tácito, expreso y definitivo de la mercancía, motivo por el cual se lo describe en el presente trabajo.

#### **2.4. Marco conceptual**

**Globalización.** - Cambio hacia una economía global más integrada, donde se transforman todos los sectores económicos para poder expandir sus relaciones comerciales y tecnológicas con todos los países del mundo. De manera general, la globalización es un proceso de integración mundial de distintos aspectos como el económico, cultural, tecnológico, entre otros.

El concepto de globalización hace referencia a la expansión del comercio a nivel mundial y por ende, de la economía, teniendo relación profunda con el presente trabajo, ya que involucra actividades tanto de importación como de exportación de mercancías, lo cual es fundamental para crear y fortalecer las relaciones internacionales.

**Contenedor.** – Es la unidad de carga que permite trasladar de manera fácil y segura la mercancía en cualquier medio de transporte y que representa el principal instrumento de trabajo para la línea naviera.

El término contenedor se emplea de manera reiterada, ya que el tema del presente trabajo de investigación se centra en éste, por lo tanto, se considera importante su descripción para una mejor comprensión, permitiendo conocer sus características físicas y de aplicación más significativas.

**TICs (Tecnologías de Información y Comunicación).** - Las nuevas tecnologías de la información y comunicación cambian de forma interactiva e interconectadas, lo cual facilita nuevas realidades comunicativas que conlleva a un progreso más rápido de las transacciones a nivel mundial. Las TICs sirven como instrumento para enviar y gestionar algún tipo de información y brindan mayor conocimiento a los usuarios. Hoy en día contribuyen en gran parte al desarrollo de la sociedad.

Las TICs son herramientas que permiten mejorar los procesos en distintas áreas, por lo cual, su implementación en los puertos y terminales constituyen una mejora en las actividades que se realicen, por ello, se debe estar al tanto de su significado e importancia.

**Subasta.** - Una subasta o también llamado remate es una venta constituida de un bien o servicio asentado en la competencia directa, y habitualmente pública.

La subasta es una de las acciones que se ejecutan posteriormente al abandono definitivo de la mercancía y se lo describe en el presente trabajo debido a que es parte del

proceso en el que, además de la mercancía, se encuentran inmersos los contenedores, los cuales tienen la carga.

**Adjudicación.** - Es obtener la potestad de un producto que ha correspondido a una agrupación o de un bien que no ha podido ser rematado. La adjudicación es un hecho judicial que radica en la facultad de un bien mueble o inmueble a una persona mediante una subasta.

La adjudicación es otro de los procesos que se realizan con la mercancía declarada en abandono definitivo, motivo por el cual muchas veces los contenedores no logran ser vaciados ni devueltos a las líneas navieras, por ello, su importancia en el presente trabajo.

**Demoraje.** - Tarifa establecida por las líneas navieras a los importadores que han excedido el plazo de devolución del contenedor vacío al depósito autorizado. Este término no se encuentra en el Diccionario de la Real Academia Española, sin embargo, es utilizado en el ámbito aduanero para hacer referencia al atraso o demora y a la multa que se debe cancelar.

El término antes mencionado hace alusión a los costos que se pueden generar por la tardanza de la devolución de los contenedores, por lo cual, es necesario que los importadores conozcan sobre estos sucesos y sus consecuencias para evitar este tipo de acciones.

**Handling.** - Cargo por operación de la terminal portuaria. Este término se utiliza en comercio internacional, principalmente en la contratación de fletes marítimos o fluviales para añadir al mismo el valor de la puesta a bordo de la mercancía a trasladar. Es el costo asociado al transporte y manejo de mercancías.

Así mismo, el Handling trata sobre el coste que se debe cancelar por el traslado de la mercancía, lo cual es importante conocer, ya que es una de las operaciones que se ejecutan en esta área del comercio internacional.

**Porteo.** - Es la acción de movilizar la carga desde el buque hasta el lugar de almacenamiento o vehículo que lo entregará al destinatario.

El término porteo se emplea constantemente en las operaciones de las líneas navieras ya que se refiere a la movilización de la carga, de ahí parte su importancia en el presente trabajo.

**Logística.** - Coordinación, programación y control de los movimientos de distribución, almacenamiento y traslado de contenedores para compensar la demanda a un mínimo costo. La logística permite optimizar recursos y reducir los tiempos de abastecimiento, y en este proceso las tecnologías de la información y comunicación es una herramienta indispensable.

Es importante tener en cuenta que la logística es una serie de etapas que permiten mejorar las diversas actividades que involucra la importación, por tal razón, se describe las características más relevantes sobre su concepto.

**Consignatario.** - Persona natural o jurídica cuyo nombre está descrito en los datos de embarque, cartas de porte o guías aéreas. El consignatario es quien actúa como propietario de un buque y el encargado de realizar cada uno de los procesos terrestres del transporte marítimo, entregando y recibiendo la mercancía. Entre sus funciones está tramitar los permisos de atraque, disponer los documentos para la autoridad portuaria y realizar las reparaciones necesarias.

El término consignatario es esencial en el presente marco, ya que es la persona encargada de trasladar la mercancía y realizar los respectivos trámites, es decir, forma parte de las operaciones que se realizan en los puertos o terminales.

**Normas ISO.** - Es una serie de normas establecidas por la Organización Internacional para la Estandarización, que son utilizadas para regular y ordenar la gestión de una empresa. Estas permiten lograr la competitividad internacional y han obtenido gran importancia y reconocimiento a nivel mundial. Su objetivo es fortalecer las relaciones entre naciones facilitando el intercambio de mercancía y prestaciones de servicios.

Para el presente trabajo de investigación se toma en consideración la norma ISO 6346, ya que brinda las características más significativas sobre los contenedores.

**Atraque.** - El atraque es una diligencia que presume acercar la embarcación a otra, a tierra, o a un muelle. Se refiere a una acción complicada, ya que cada puerto cuenta con características definidas, por lo que a veces es necesario acudir a un conjunto de servicios, como son los de practicaje, remolque y amarre, que permiten el desarrollo de esta actividad.

El atraque es básicamente un conjunto de actividades que se realizan con el fin de lograr una óptima embarcación, definición que se debe tomar en consideración ya que los buques trasladan los contenedores con su respectiva carga, teniendo como responsabilidad que ésta llegue en buen estado.

**Estiba.** - Conjunto de operaciones necesarias para la colocación adecuada de la carga dentro del medio de transporte, precautelando así la seguridad de la nave y de las mercancías.

La estiba es un servicio esencial en las terminales, ya que permite que el manipuleo de la carga fluya de manera correcta, segura, minimizando espacio y facilitando la descarga en puerto de destino.

**Desestiba.** - Operación contraria a la estiba, es trasladar la carga y sacarla del medio de transporte hacia las bodegas de almacenamiento.

Este es un servicio importante en las operaciones de las navieras porque garantiza la seguridad de la carga al momento de vaciar el contenedor, motivo por el cual se menciona su definición.

**TEU (Twenty-foot Equivalent Unit).**- Acrónimo del término en inglés que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies. Es la unidad de medición estándar, que equivale a un contenedor de 20 pies, una caja metálica de tamaño igualado que puede ser trasladado sencillamente entre diferentes formas de transporte tales como buques, trenes y camiones.

Este término es utilizado periódicamente en el comercio exterior, ya que se refiere a las dimensiones del medio (contenedor) a través del cual se traslada la mercancía, por ello, se lo describe en el presente documento.

**Línea naviera.** - Son las entidades que se dedican al tráfico marítimo de mercancías. Son dueños de flotas de buques que realizan el transporte de contenedores a cualquier país. Su función principal es comunicar y gestionar ante las autoridades todo lo concerniente a los permisos y las operaciones de las naves.

Se considera necesario la descripción y conocimiento de dicho concepto, debido a que el tema del trabajo hace referencia a los sucesos que afectan a las líneas navieras como son los contenedores declarados en abandono.

**Lucro cesante.**- Es la pérdida de una ganancia legítima o de una utilidad económica que se haya dejado de obtener como consecuencia de un incumplimiento.

Dentro de la investigación realizada se ve reflejada esta pérdida, por lo cual es necesario describir su significado para una mejor comprensión del proyecto.

**Overdue.** - Es utilizado en el medio naviero para determinar la cantidad de días de los contenedores que permanecen inactivos durante un tiempo largo en el país que se encuentre, contado a partir de la descarga.

Este término se lo menciona en el presente trabajo para evidenciar cómo incide en la rentabilidad de la línea naviera el mantener unidades de carga en abandono.

**E.I.R. (Equipment Interchange & Condition Report).** -Es un documento emitido por las terminales y depósitos donde se demuestra si el contenedor ha entrado o salido averiado en el recinto donde se le custodia. En él se detallan los componentes de la unidad, y todas las novedades encontradas.

Es parte de este estudio porque es un documento que deja constancia de las condiciones en las que es recibido un contenedor en el depósito luego de ser liberado.

**Monitorear.** - Proceso de analizar y recopilar determinada información para poder dar seguimiento a un suceso o acción a través de la observación por la persona encargada de vigilar el progreso del caso.

El análisis de este proyecto se enfoca en monitorear los casos de contenedores con carga en abandono, por lo que es importante la descripción de su significado.

## **CAPÍTULO III**

### **3. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN**

La metodología que se aplicó es fundamental para el correcto proceso de la investigación. A través de esta se plantearon los tipos de investigación y técnicas más importantes para la obtención de resultados.

Autores definen la metodología como el conjunto de procesos estructurados o flexibles que se deben seguir en el plan hasta llegar a unas conclusiones. El proceso estructurado sigue una secuencial definida en una dirección como ocurre con la orientación reactiva que se describe en la introducción de este libro. El proceso flexible no tiene una orientación definida y se va definiendo según progresa la investigación. De cierta manera su secuencia puede variar según sea necesario en el transcurso de la investigación. La orientación proactiva combina la metodología estructurada y la flexible al seguir una ruta que en parte es en paralelo y en parte secuencial. (López Moreno, Enero, 2013)

La investigación científica es la búsqueda intencionada de conocimientos o de soluciones a problemas de carácter científico; el método científico indica el camino que se ha de transitar en esa indagación y las técnicas precisan la manera de recorrerlo.

“La metodología constituye la médula del plan, se refiere a la descripción de las unidades de análisis o de investigación, las técnicas de observación y recolección de datos, los instrumentos, los procedimientos y las técnicas de análisis” (Baena Paz, Enero, 2014). En este caso se utilizó las técnicas de entrevista y encuesta con sus respectivos instrumentos para obtener datos concisos y verídicos.

Con la utilización de estas técnicas la comparación de todos los datos obtenidos durante el proceso de investigación, ayudaron a conseguir de forma más exacta el resultado sobre el tema de estudio. Es por esta razón que la metodología que se empleó es la más acertada y vital en el desarrollo del contenido.

### **3.1. Tipo de investigación**

Para la obtención de la información necesaria para la presente investigación se utilizó la investigación explicativa y descriptiva, ya que mediante éstas se puede explicar porqué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta.

**Investigación explicativa o causal.**-“Tiene como fundamento la prueba de las hipótesis y busca que las conclusiones lleven a la formulación o el contraste de leyes o principios científicos”.(López Moreno, Enero, 2013)

Este tipo de investigación según el autor se basa en probar la hipótesis y está en la búsqueda de los resultados de lo analizado. En la presente investigación se identificó si los motivos que retrasan el proceso de liberación de los contenedores que se encuentran en abandono son por falta de atención de las autoridades; o si las unidades son utilizadas para almacenar otras cargas por falta de espacio en las bodegas.

**Investigación descriptiva.** - “Busca especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que esté sometido al análisis”. (Muñoz, 2012)

La investigación descriptiva se emplea con el propósito de exponer los elementos más relevantes que se obtienen durante el desarrollo del trabajo y que tienen influencia sobre el problema, lo cual permite tener una mayor comprensión.

### **3.2. Enfoque de la investigación**

La investigación fue direccionada al enfoque cuantitativo que permitió probar los hechos y procesos del problema planteado, demostrando que las ideas tienen fundamento.

El enfoque cuantitativo estuvo orientado a la participación de la estadística como principal fuente de resultados, pudiendo de esta manera obtener información válida sobre lo que acontece dentro del problema encontrado. En este caso, se recopiló datos de parte del personal que tiene la función de control de los contenedores, así como la

desaduanización de los mismos, por lo que se orientó a la identificación de los factores que inciden en esta fase del comercio exterior (importación).

### **3.3.Técnica de investigación**

La técnica es indispensable en el proceso y organización de la investigación, aportando instrumentos para manejar la información de manera eficiente, llevando un control de datos que ayuden a adquirir mayor conocimiento del tema.

En este proyecto se aplicó la técnica de la encuesta y la herramienta fue el cuestionario de la encuesta (ver anexo 1) donde se recopilaron los testimonios del personal de las áreas involucradas en el proceso de recuperación de los contenedores en abandono de las líneas navieras que operan en la concesionaria CONTECON y TPG, y para ello, fue necesario emplear el instrumento del cuestionario de preguntas cerradas.

Se tomó en consideración el uso de la técnica de la entrevista (ver anexo 2) dirigida a los jefes encargados del seguimiento de los contenedores de dos líneas navieras que son agenciadas por la empresa Transoceánica CÍA. Ltda. para conocer las dificultades que tienen respecto a la liberación de la carga luego de ser declarado en abandono definitivo por parte de la Aduana del Ecuador.

La primera entrevista se realizó al jefe del departamento de reclamos de las dos líneas navieras con el propósito de estimar los motivos que retrasan el proceso de liberación es falta de atención por parte de las autoridades.

Adicionalmente, se realizaron las entrevistas al jefe del departamento de contenedores y al jefe del departamento de servicio al cliente de las líneas navieras para conocer sobre los riesgos económicos que pueden producirse a causa del demoraje de los contenedores en los puertos y los trámites que implica su retiro. Cabe destacar que para la entrevista se empleó su respectivo instrumento que fue el cuestionario de preguntas abiertas. Hay que especificar que los jefes son los mismos para las dos líneas navieras y por esta razón son sólo tres entrevistados.

### **3.4.Población y muestra**

#### **Población**

La población es el sector al cual se dirigió la investigación. Es el universo total de individuos que componen el grupo de interés. En este caso de investigación, de la población se extrajo una muestra por ser una cantidad con la que se pudo trabajar por la confiabilidad del proceso de recopilación de información en el campo de estudio.

La población que se escogió para el desarrollo de la investigación son las 30 empresas navieras que operan en la concesionaria CONTECON y TPG del puerto de Guayaquil. Cada naviera tiene un promedio de 4 personas por área de contenedores que es la encargada del seguimiento de las unidades, por lo que es un total de 120 para la población.

En cuanto a la población que se seleccionó para la entrevista, fueron 3 las personas que la conformaron, siendo estos los jefes de los departamentos de reclamos, de contenedores y servicio al cliente de las dos líneas navieras antes mencionadas (ver anexo 3).

#### **Muestra**

Para la investigación y análisis se tomó como población a 120 personas que trabajan repartidas en las 30 empresas navieras de Guayaquil, y para lo cual se aplicó la fórmula de población finita, con el 90% de confianza, el 10% de margen de error y las probabilidades de éxito y fracaso en 50% cada una.

## Fórmula

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot p \cdot (1-p)}{(N-1) \cdot e^2 + Z^2 \cdot p \cdot (1-p)}$$

Dónde:

**n** = El tamaño de la muestra que queremos calcular

**N** = Tamaño del universo (120)

**Z** = Nivel de confianza 90% -> Z=1,65

**e** = Es el margen de error máximo que admito (10%)

**p** = Es la proporción que esperamos encontrar 50%.

**q** = Es la proporción de fracaso 50%.

$$n = \frac{1.65^2 \times (0.5)^2 \times 120}{(0.1)^2 (120-1) + 1.65^2 \times (0.5)^2}$$

$$n = \frac{0.680625 \times 120}{1.19 + 0.680625}$$

$$n = \frac{81.675}{1.870625}$$

$$n = 43.661$$

$$n = 44$$

Hay que tener en cuenta que se utilizó el 10% de error porque no todas las agencias navieras formaron parte de la aceptación de la investigación, por lo tanto, se optó a realizar la toma de la muestra con un margen de error mayor a lo que habitualmente se toma en consideración.

### 3.5. Análisis e interpretación de los resultados

#### 3.5.1. Encuestas

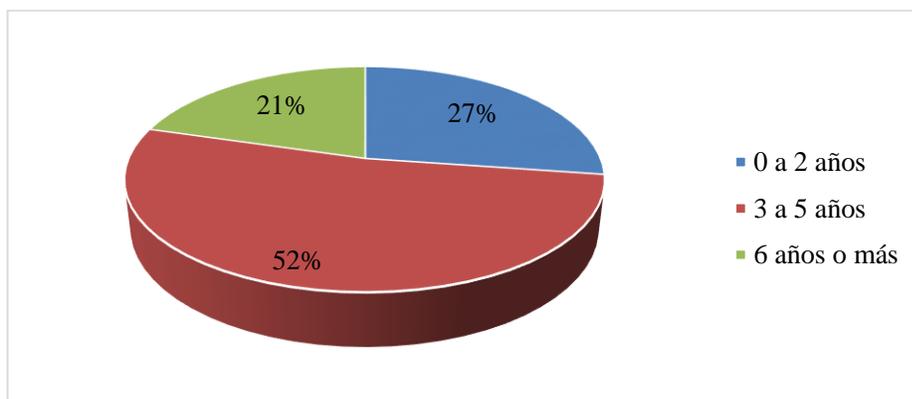
1.- ¿Cuánto tiempo ha permanecido un contenedor en abandono dentro de las terminales?

Tabla N° 3 Tiempo de un contenedor en abandono

	f	%
<b>0 a 2 años</b>	12	27%
<b>3 a 5 años</b>	23	52%
<b>6 años o más</b>	9	21%
<b>TOTAL</b>	44	100%

Fuente: Encuestas  
Elaborado por: La autora

Figura N° 5 Tiempo de un contenedor en abandono



Fuente: Encuestas  
Elaborado por: La autora

De acuerdo a los resultados de la encuesta realizada a las 44 personas pertenecientes a las áreas involucradas de las 30 empresas navieras que operan en la concesionaria CONTECON y TPG del puerto de Guayaquil, 52% de ellas dicen que han tenido unidades abandonadas dentro de las terminales entre 3 a 5 años, mientras que un 27% de dos años o menos y sólo un 21% mayor a seis años.

Esto quiere decir, que los contenedores se mantienen abandonados durante varios años, lo cual retrasa y perturba las operaciones de las empresas.

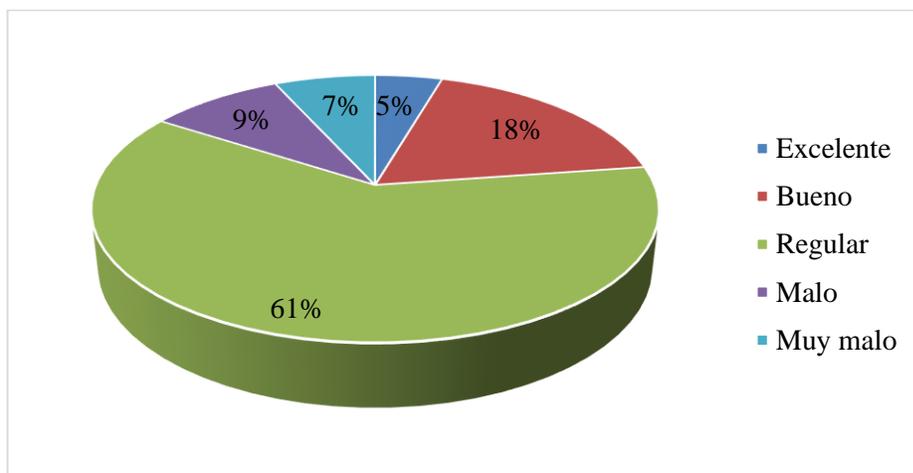
2.- De acuerdo a su criterio, el desarrollo de las actividades vinculadas al manejo de contenedores dentro de la empresa es.

Tabla N° 4 Desarrollo de las actividades vinculadas al manejo de contenedores

	f	%
<b>Excelente</b>	2	5%
<b>Bueno</b>	8	18%
<b>Regular</b>	27	61%
<b>Malo</b>	4	9%
<b>Muy malo</b>	3	7%
<b>TOTAL</b>	44	100%

Fuente: Encuestas  
Elaborado por: La autora

Figura N° 6 Desarrollo de las actividades vinculadas al manejo de contenedores



Fuente: Encuestas  
Elaborado por: La autora

El manejo de los contenedores dentro de la empresa en un 61% es considerado regular, por la razón que no pueden darle todo el mantenimiento deseado al estar retenidos por la SENAE durante mucho tiempo, y solamente un 5% manifiesta que es excelente, porque muy probablemente no tiene mayores contratiempos.

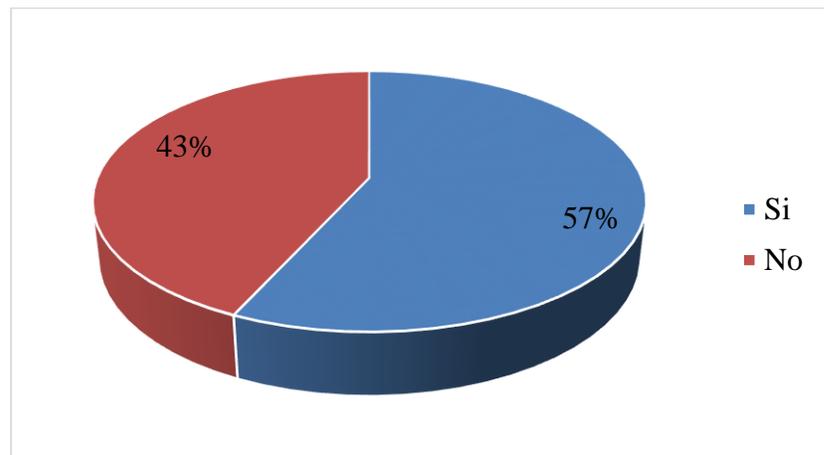
**3.- ¿Considera que el mantenimiento y reparación de los contenedores que realiza la naviera es el correcto?**

Tabla N° 5 Mantenimiento y reparación de los contenedores

	<b>f</b>	<b>%</b>
<b>Si</b>	25	57%
<b>No</b>	19	43%
<b>TOTAL</b>	44	100%

Fuente: Encuestas  
Elaborado por: La autora

Figura N° 7 Mantenimiento y reparación de los contenedores



Fuente: Encuestas  
Elaborado por: La autora

En lo que respecta al mantenimiento y reparación que realiza la naviera, un 57% indica que no es el correcto por la misma razón explicada anteriormente que es la retención del contenedor, lo que cual dificulta a las empresas tener un mayor acceso, mientras que el 43% considera que sí lo hace de manera adecuada.

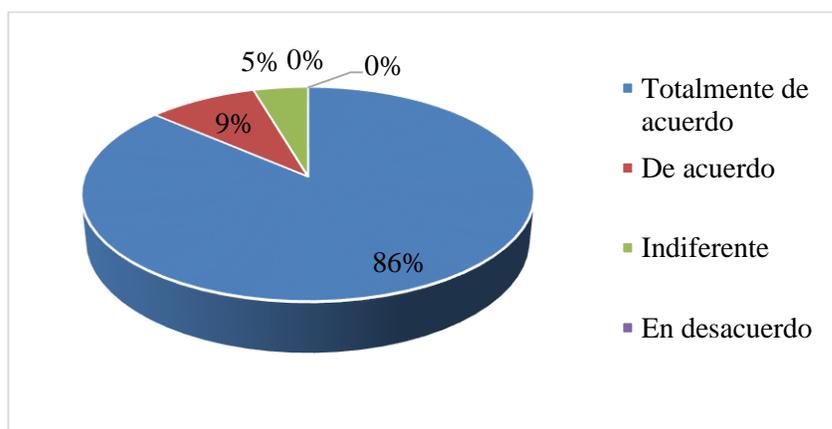
**4.- ¿Cree usted que es necesario que la SENAE cree un departamento exclusivamente para que atienda los casos de los contenedores en abandono?**

Tabla N° 6 Departamento para atender casos de los contenedores en abandono

	<b>f</b>	<b>%</b>
<b>Totalmente de acuerdo</b>	38	86%
<b>De acuerdo</b>	4	9%
<b>Indiferente</b>	2	5%
<b>En desacuerdo</b>	0	0%
<b>Totalmente desacuerdo</b>	0	0%
<b>TOTAL</b>	44	100%

Fuente: Encuestas  
Elaborado por: La autora

Figura N° 8 Departamento para atender casos de los contenedores en abandono



Fuente: Encuestas  
Elaborado por: La autora

El 86% de los encuestados manifestaron que sí es muy necesaria la existencia de un departamento de atención de contenedores en abandono por parte de la SENAE, ya que les brinda la posibilidad de tener una mayor organización de un evento que surge diariamente en cuanto a las actividades aduaneras y se puede obtener información del estado de cada proceso de manera más rápida.

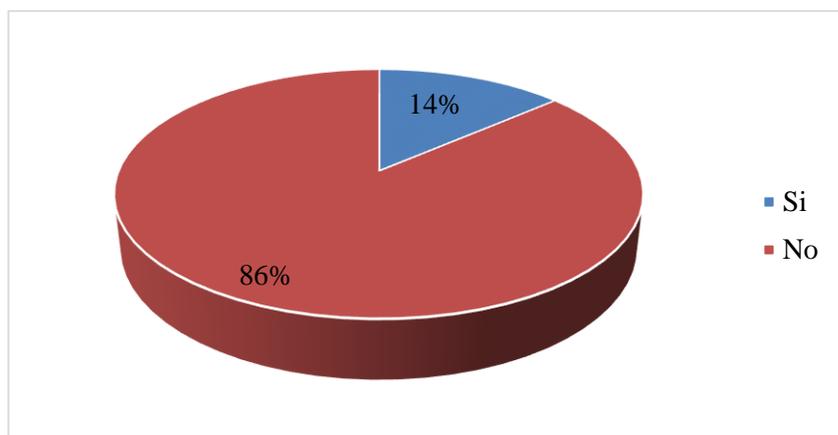
## 5.- ¿La naviera cumple con los tiempos en el proceso de recuperación de contenedores?

Tabla N° 7 Cumplimiento de tiempos en la recuperación de contenedores

	<b>f</b>	<b>%</b>
<b>Si</b>	6	14%
<b>No</b>	38	86%
<b>TOTAL</b>	44	100%

Fuente: Encuestas  
Elaborado por: La autora

Figura N° 9 Cumplimiento de tiempos en la recuperación de contenedores



Fuente: Encuestas  
Elaborado por: La autora

Según las encuestas, el 86% de las navieras no cumple con los tiempos en el proceso de recuperación de las unidades y sólo un 14% lo hace.

A nivel interno, las navieras no logran cumplir a tiempo con dicho proceso porque se encuentran las complicaciones producidas por los organismos estatales que forman parte de la aduana, factor que limita llevar a cabo las acciones respectivas.

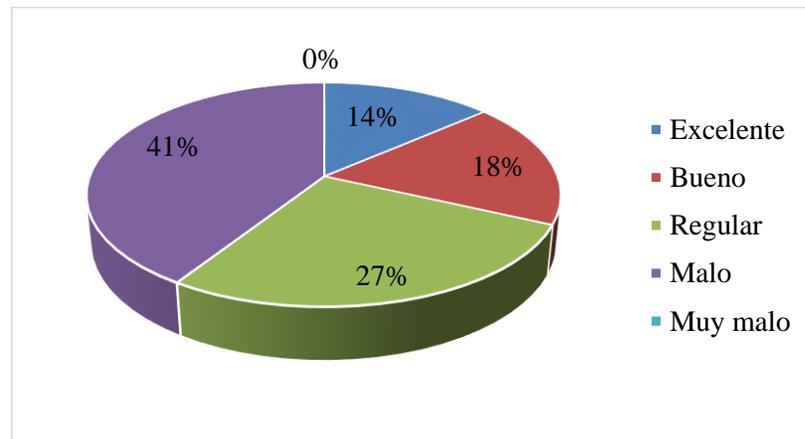
**6.- Los procesos que lleva a cabo la empresa para una pronta recuperación de los contenedores, son:**

Tabla N° 8 Procesos de la empresa para recuperación de contenedores

	<b>f</b>	<b>%</b>
<b>Excelente</b>	6	14%
<b>Bueno</b>	8	18%
<b>Regular</b>	12	27%
<b>Malo</b>	18	41%
<b>Muy malo</b>	0	0%
<b>TOTAL</b>	44	100%

Fuente: Encuestas  
Elaborado por: La autora

Figura N° 10 Procesos de la empresa para recuperación de contenedores



Fuente: Encuestas  
Elaborado por: La autora

Los procesos que realizan las empresas para recuperar sus contenedores son malos, lo cual fue indicado por un 41% y solo un 14% ha manifestado que son excelentes.

Esto se da por la dependencia que se genera en los casos de unidades en abandono sobre las gestiones de la aduana y al ser más lento los avances de cada trámite las empresas navieras no pueden agilizar sus procesos.

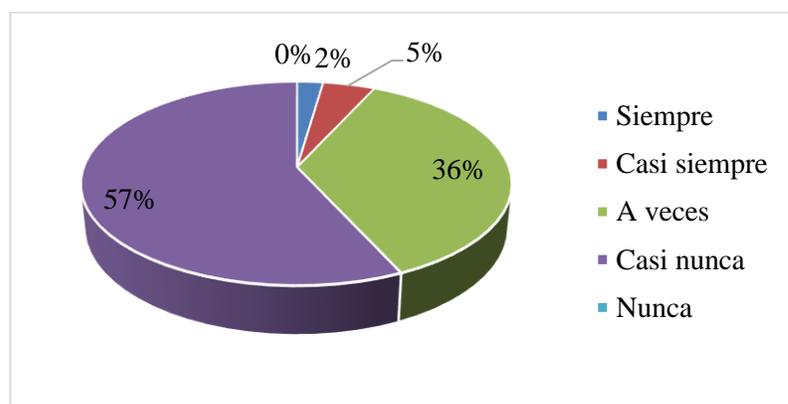
**7.- ¿Existe facilidad por parte de la Contecon y TPG para una pronta recuperación de los contenedores?**

Tabla N° 9 Facilidad por la Contecon y TPG para recuperación de contenedores

	<b>f</b>	<b>%</b>
<b>Siempre</b>	1	2%
<b>Casi siempre</b>	2	5%
<b>A veces</b>	16	36%
<b>Casi nunca</b>	25	57%
<b>Nunca</b>	0	0%
<b>TOTAL</b>	44	100%

Fuente: Encuestas  
Elaborado por: La autora

Figura N° 11 Facilidad por la Contecon y TPG para recuperación de contenedores



Fuente: Encuestas  
Elaborado por: La autora

En cuanto a las facilidades de Contecon y TPG para la recuperación de los contenedores, el 57% de los encuestados dijeron que eso casi nunca se da, mientras que un 2% dijo que siempre lo hacen, lo que es una notoria minoría.

En ocasiones llegando a negociaciones se puede se ha podido disminuir los costos que cobran las terminales por la permanencia de los contenedores con carga en abandono, razón por la cual las empresas navieras se ven afectadas constantemente en el desarrollo de sus operaciones.

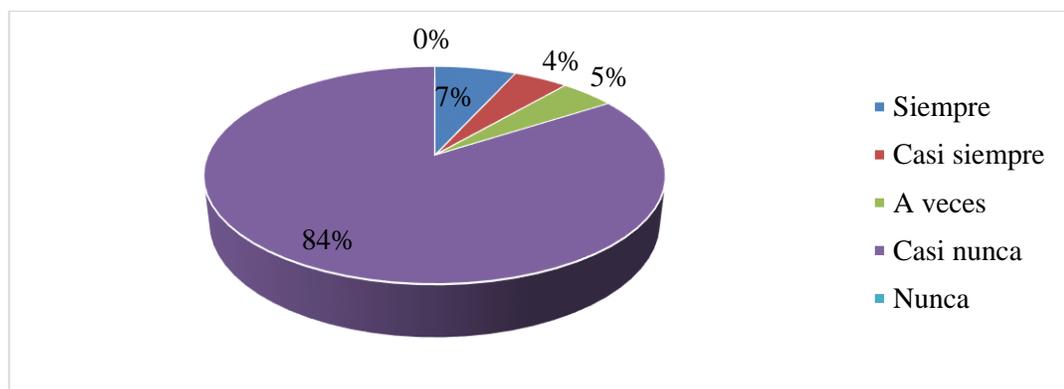
**8.- ¿Considera usted que los procesos establecidos por la SENAE para declarar en abandono la mercancía, vaciar los contenedores y gestionar la recuperación de los mismos están correctamente estructurados?**

Tabla N° 10 Procesos establecidos por la SENAE

	<b>f</b>	<b>%</b>
<b>Siempre</b>	3	7%
<b>Casi siempre</b>	2	5%
<b>A veces</b>	2	5%
<b>Casi nunca</b>	37	84%
<b>Nunca</b>	0	0%
<b>TOTAL</b>	44	100%

Fuente: Encuestas  
Elaborado por: La autora

Figura N° 12 Procesos establecidos por la SENAE



Fuente: Encuestas  
Elaborado por: La autora

Los procesos establecidos por la SENAE que son las declaraciones en abandono de la mercancía, el vacío de los contenedores y la gestión de recuperación no se encuentran estructurados correctamente, manifestado esto por el 84% de los encuestados. Sólo un 7% considera que siempre están dándose los procesos de forma oportuna para las navieras.

Está claro que la SENAE no cuenta con procesos establecidos de tal manera que brinde una mejor condición a las líneas navieras, por lo que actualmente se están viendo perjudicadas en distintos aspectos.

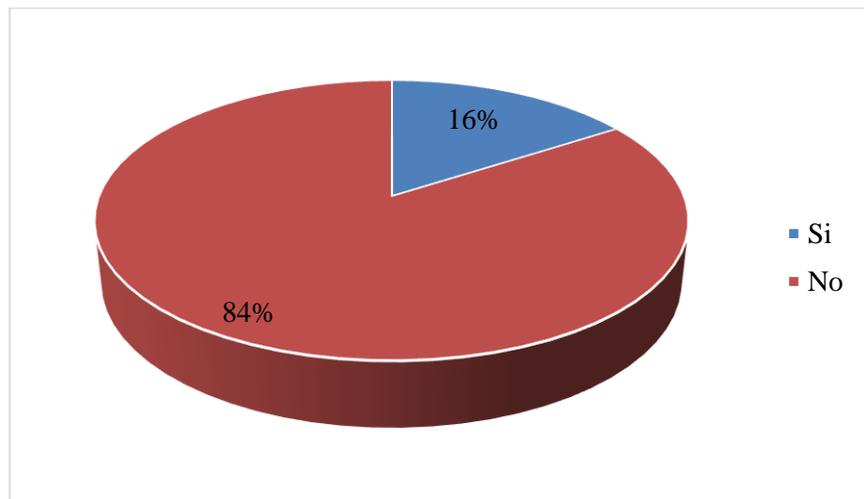
## 9.- ¿Ha obtenido óptimos resultados del proceso de recuperación realizado?

Tabla N° 11 Obtención de resultados

	<b>f</b>	<b>%</b>
<b>Si</b>	7	16%
<b>No</b>	37	84%
<b>TOTAL</b>	44	100%

Fuente: Encuestas  
Elaborado por: La autora

Figura N° 13 Obtención de resultados



Fuente: Encuestas  
Elaborado por: La autora

El 84% de los encuestados manifestaron no haber tenido óptimos resultados del proceso de recuperación realizado, mientras que sólo un 16% indica lo contrario.

La mayoría de empresas en estudio han atravesado por la retención del contenedor por causa de abandono definitivo de la mercancía, y de los cuales ninguno ha logrado obtener buenos resultados de dicho proceso, lo cual retrasa sus operaciones.

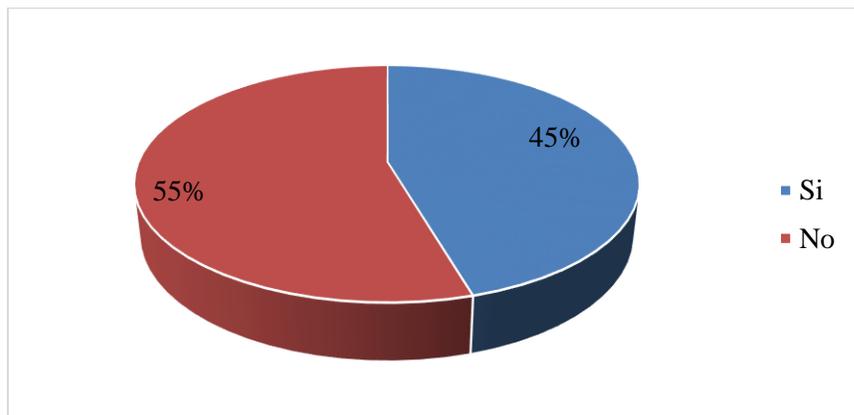
**10.- ¿La accesibilidad marítima de Contecon y TPG es mejor en relación a otros puertos?**

Tabla N° 12 Accesibilidad marítima de Contecon y TPG

	<b>f</b>	<b>%</b>
<b>Si</b>	20	45%
<b>No</b>	24	55%
<b>TOTAL</b>	44	100%

Fuente: Encuestas  
Elaborado por: La autora

Figura N° 14 Accesibilidad marítima de Contecon y TPG



Fuente: Encuestas  
Elaborado por: La autora

Sobre la accesibilidad marítima de Contecon y TPG en relación a otros puertos, el 55% indicó que no es fácil hacerlo, mientras que el 45% restante opinó lo contrario.

Esto quiere decir que, pese a que no existen mayores inconvenientes en su accesibilidad, se debe corregir aquello que genera inconformidad a las demás líneas navieras, logrando así la satisfacción de estas con la Contecon y TPG.

### **3.5.2. Entrevistas**

**Jefe de departamento de Reclamos**

**Gustavo Sosa**

**1.- ¿Cuáles son las áreas que se vinculan en relación a los contenedores en abandono dentro de la naviera?**

Principalmente el departamento de Reclamos que son los encargados del control y seguimiento de las unidades en abandono hasta lograr la liberación de las mismas, el área comercial y departamento de servicio al cliente que son los que proveen el contacto del cliente, departamento de contenedores porque son quienes nos facilitan el listado de las unidades que permanecen full en puerto y el nombre de los clientes a los que debemos contactar solicitando el estado de los equipos.

**2.- ¿Cómo considera el trabajo en conjunto con la SENA E respecto a este tema?**

Sinceramente, sobre esto debo decir que los contenedores que están en abandono, que tenemos algunos y desde hace muchos años, incluso desde hace 10 años o más no han sido recuperados por la línea, principalmente por falta de respuesta de la aduana. Existen regulaciones, leyes y normas que ya establecen el procedimiento a seguir para estos casos de unidades en abandono, nosotros hemos tenido muchas reuniones con la aduana porque esos procedimientos establecen que cuando la carga cae en abandono es únicamente la aduana quien tiene la potestad de tomar posesión de esa mercancía para su venta, destrucción o donación y devolvernos los contenedores vacíos, pero, sin embargo, eso no se cumple.

**3.- ¿Cuál sería el motivo por el que la aduana no cumple con los procedimientos de liberación de las unidades?**

La aduana indica que el tema es por falta de espacio en sus bodegas por eso ellos no pueden tomar la mercancía y utilizan nuestros contenedores para almacenar esa carga hasta que puedan movilizarla, últimamente tengo que reconocer que sí ha habido un acercamiento, citándonos a reuniones porque su interés es solucionar ese inconveniente a

la brevedad; pero hasta el momento si los contenedores no han sido recuperados es por falta de reacción de la aduana.

**4.- ¿Considera usted que debe mejorarse alguna gestión entre las navieras y la CONTECON y TPG?**

Efectivamente, por ejemplo, cuando tenemos contenedores vacíos dentro del terminal que han sido retenidos por las autoridades y luego han sido liberados o que el exportador por una u otra razón no ha podido embarcar, retira la carga y deja el contenedor ahí nosotros hacemos el trámite para retirar la unidad vacía. Lo que se debe mejorar es en la distribución de los costos para que al final no sea la línea naviera la que tenga que asumir valores que no nos corresponden.

**5.- ¿Luego de que la aduana cumple con el proceso de liberación, es ágil el retiro de las unidades en las terminales CONTECON - TPG?**

Luego de la orden de liberación de la aduana y tenemos todo para sacar el contenedor, pero en las terminales principalmente Contecon ellos exigen el pago de valores que no corresponden a la línea naviera, por ejemplo en el caso de un contenedor refrigerado solicitan el pago de los costos por conexión, que es un valor que va netamente dirigido a la mercancía, el cual debería ser cobrado al cliente, pero como la terminal tampoco tiene la opción de recuperar esos valores del cliente, se lo exige a la línea naviera antes de retirar la unidad. Esto no se da en todos los casos, en la mayoría de los casos sí tenemos apertura en las terminales para facilitar la liberación porque a ellos tampoco les interesa tener contenedores abandonados porque ocupan espacio.

**6.- ¿Qué solicita la SENA para la liberación de la carga?**

Para que la aduana tome posesión de la mercancía que está en abandono y nos devuelva el contenedor, primero deben cumplirse los plazos establecidos para que sea declarada completamente en abandono, una vez que se vencieron todos los plazos la carga pasa a poder de la aduana y desde ese momento tiene la potestad de determinar el destino de la misma. Esto lo hacen, en el momento que consideren conveniente, no hay una fecha ni prioridad determinada que indique si un caso es más urgente que otro, más toman en

consideración cuando las terminales les reportan mensualmente la cantidad de contenedores que tienen en sus bodegas y en base a esto ellos analizan si hay algo que les pueda interesar principalmente para remate y así generar ingresos o cuando las terminales insisten por algún caso que represente un riesgo sanitario como ya se han presentado con contenedores de carga perecible.

**7.- ¿Qué valores debe pagar la línea naviera para recuperar los contenedores con carga en abandono?**

Ante la SENA E la naviera no debe pagar ningún tributo porque eso es obligación del importador y al caer en abandono no hay quien asuma este rubro, los costos que sí le toca cancelar es con la terminal que son el almacenaje y conexión, esto si es que no se llega algún acuerdo.

**8.- ¿En qué parte del proceso de liberación de la carga surgen complicaciones en la aduana que ocasionan las demoras?**

Cuando la mercancía cae en abandono una vez que se vencieron los plazos, se supone que la liberación debería ser inmediata pero la aduana no lo hace porque manifiestan no tener espacio en sus bodegas por lo que utilizan los contenedores para seguir almacenando.

**Jefe de departamento de contenedores**

**Ing. Carla Zurita**

**1.- ¿Alguna vez los contenedores de su empresa naviera no han podido ser retirados de la CONTECON y TPG?**

Sí. Esto ha sucedido algunas veces, pese a que se espera obtener inmediatamente los contenedores para que continúen con sus operaciones. Incluso tenemos unidades que permanecen en Contecon desde hace 10 años y que por falta de respuesta de la aduana no han sido liberados.

**2.- ¿Cree usted que el proceso que lleva a cabo la empresa para la recuperación de los contenedores almacenados en CONTECON y TPG son los correctos?**

Por supuesto, como empresa tratamos de realizar una a una las etapas que implica la entrada y salida de los contenedores en la CONTECON y TPG para poder recuperar nuestras unidades y volver a hacer uso de estas, aunque muchas veces no depende de nosotros sino de las propias autoridades.

Nuestros principales en Colombia que es la Regional de Hapag Lloyd semanalmente monitorean el estado de los contenedores en abandono solicitando respuestas sobre los avances de cada proceso, esto implica que nosotros debemos presionar y tratar de agilizar que se resuelva cada caso a la brevedad.

**3.- ¿Cómo considera que ha sido la recuperación de los contenedores de la naviera en base al proceso de la CONTECON y TPG?**

A contrario del proceso que lleva a cabo la naviera como empresa, el proceso ejecutado por la CONTECON, TPG y demás organismos involucrados es poco eficiente, ya que el tiempo en que realizan cada una de las actividades para la liberación y devolución del contenedor es incierto. Cabe mencionar que, aunque las navieras realicemos correctamente el proceso que implica la recuperación de las unidades, dependemos mucho de las autoridades encargadas.

**4.- ¿Cuál cree que es la causa por la que los importadores no retiran la mercancía antes de ser declarada en abandono?**

La propuesta que hizo el gobierno nacional hace unos años sobre el retorno voluntario de migrantes al país, ocasionó que muchos compatriotas se acogieran a este plan; pero al parecer no fueron bien informados sobre todo el proceso que se debía realizar, por lo que al arribar los contenedores con menaje de casa al país se toparon con trámites que debían realizar y que desconocían y optaban por abandonar esa carga, es por esto que en nuestro inventario de unidades en abandono constan varios casos relacionados a este

tema. Aunque que las causas pueden ser diversas, pero esta es la que predomina, y en ocasiones suele sumarse a esto los costos acordados con la naviera por el traslado.

**5.- ¿Deben mejorarse los procesos que establece la SENA E para el vaciado y devolución de las unidades?**

Claro que sí, esto debe ser tomado en cuenta de manera pronta, ya que muchas veces las empresas navieras se ven afectadas en la correcta realización de las operaciones por la falta de unidades.

Considero que debe establecerse un personal que se dedique exclusivamente a la revisión de cada caso para que le pueda dar solución de manera inmediata, porque muchas veces el cambio constante de personal hace que se retrase más la liberación de las unidades puesto que deben estudiar nuevamente cada proceso para poder darle seguimiento.

**Jefe de departamento servicio al cliente**

**Geraldine Paredes**

**1.- ¿Cuáles son los valores más representativos que la naviera deja de percibir o debe gastar al tener contenedores en abandono?**

Es muy variable, pero basándonos en los costos que tenemos actualmente.

**DEMORAJE**

Dejamos de percibir ingresos diarios según el tipo de contenedor

Un contenedor seco de 20': \$90 – \$101 diarios

Un contenedor seco de 40': \$101 – \$120 diarios

Un contenedor refrigerado de 20/40': \$200 – \$300 diarios

Un contenedor especial de 20': \$115 - \$150 diarios

Un contenedor especial de 40': \$190 - \$240 diarios

Esos costos son justamente para compensar en algo la pérdida de oportunidad al no poder utilizar nuestra herramienta de trabajo en futuros embarques. Entonces

dependiendo del tiempo que los contenedores permanezcan en puerto es que se generan estos valores, hemos llegado a tener casos de más de \$100,000.00 - \$200,000.00 en demoraje por carga en abandono.

## **TERMINALES**

Pago de abogados, se lo requiere cuando un contenedor es retenido por contaminación de carga.

Siempre cobra el costo por manipuleo

Transporte interno

Trámite de destrucción de mercancía (en ocasiones), valores por ingreso al botadero, personal de estiba.

Conexión en caso de contenedores refrigerados.

## **DEPÓSITO**

Costos por limpieza \$39,20 lavado químico y \$56 lavado especial

Costos por daño (depende del daño que presente la unidad)

### **2.- ¿Los contenedores que se encuentran retenidos en la CONTECON y TPG generan algún riesgo económico para la línea naviera?**

La empresa se ve afectada al no contar con todas sus unidades para seguir operando, y eso es lo que implica gastos y, por ende, un riesgo económico para la misma, ya que no puede captar mayores clientes, y otras veces, para cumplir con los pedidos previamente acordados, deben alquilar contenedores a otras empresas.

No podría determinar el valor exacto de lo que se deja de percibir por un flete porque eso depende del destino y tipo de contenedor que se esté requiriendo, pero de cualquier manera es pérdida porque no solo dejamos de generar un ingreso, sino que más bien ocasiona gastos como los que mencioné anteriormente.

### **3.- ¿Han tenido una respuesta favorable de los clientes cuando solicitan el retiro de las unidades que tienen en el puerto?**

Muy pocas veces, porque el costo del demoraje corre diariamente por lo que al cliente le resulta difícil de cancelar, sobre todo si son unidades en abandono con menaje de casa que corresponden personas naturales a quienes les resulta imposible asumir un valor elevado si han pasado años desde que las unidades han arribado al país.

#### **Análisis e Interpretación de la entrevista**

Según los datos obtenidos de las entrevistas, los procesos ejercidos por la SENA E están provocando malestar a las líneas navieras, ya que, debido a factores como el tiempo y la complejidad de los trámites establecidos para la carga abandonada, los contenedores no pueden ser vaciados ni devueltos de forma inmediata a las empresas, lo cual impide que estos continúen operando correctamente.

Adicional a esto, se comprobó que uno de los factores principales es el cambio constante del personal de la aduana, lo cual ocasiona que las gestiones que se avanzaron con las personas encargadas anteriormente se pierdan y deben retomar uno a uno el estudio de los casos para poder continuar con los trámites de liberación una vez que tomen posesión del cargo los nuevos funcionarios. También se evidenció que la falta de reacción por parte de la aduana genera inconformidad por el incumplimiento de sus procesos y por ende las líneas navieras experimentan deficiencias en sus operaciones.

El trabajo en conjunto con la SENA E no está teniendo el impacto necesario pese a existir leyes y regulaciones que establecen aspectos importantes sobre el procedimiento que se debe cumplir con respecto a las unidades abandonadas, lo cual dificulta las operaciones de las líneas navieras.

Se considera que la recuperación de los contenedores de acuerdo al proceso de la SENA E es ineficiente, ya que se desconoce el tiempo exacto que puede tomar realizar cada una de las actividades hasta conseguir la liberación del contenedor, principalmente porque de este depende todo el procedimiento. Otro de los aspectos que retrasan la

recuperación del contenedor son los costos que se le asignan a las navieras y que en sí no son responsabilidad de estas sino del cliente.

Se debe tener en cuenta que primero es necesario que se cumplan los plazos establecidos por la aduana para confirmar el abandono de la unidad y así poder solicitar la devolución del contenedor. Todo esto forman parte de los procesos de la SENA y demás autoridades que deben mejorarse para agilizar la recuperación de los contenedores y así las navieras puedan continuar con sus operaciones de manera óptima.

En cuanto a los valores más representativos que afectan a las líneas navieras están los de Demoraje, que van desde los \$90 hasta llegar a los \$300 diarios, junto con el pago de abogados, transporte interno y trámite de destrucción de la mercancía y los referentes al depósito como los costos por limpieza y los costos por daño.

Cabe destacar que los contenedores retenidos en la CONTECON y TPG constituyen un problema para la empresa naviera, ya que al no tener todas sus unidades disponibles deben cubrir gastos como los antes descritos y en ocasiones, se ven en la obligación de alquilar otros contenedores para poder cumplir con los clientes actuales.

Con todas las incidencias analizadas respecto al proceso actual para la recuperación de los contenedores declarados en abandono en CONTECON y TPG es factible establecer medidas correctivas que ayuden a reducir el tiempo que toma cada uno de las etapas.

## CAPÍTULO IV

### 4. INFORME FINAL

#### 4.1. Análisis de las incidencias

Los contenedores que son declarados en abandono en el concesionario Contecon y TPG del puerto de Guayaquil, y que según los datos recopilados generan gastos y lucro cesante, además de crear un atraso en la captación de clientes o la pérdida del contenedor por la falta de mantenimiento o algún daño.

Se identificaron las siguientes incidencias en las operaciones de las líneas Hapag Lloyd y N.Y.K (NipponYusen Kaisha):

- Overdue
- Demoraje
- Pérdida de fletes
- Pago de almacenaje
- Daños de contenedores
- Limpieza de contenedores
- Pago para la destrucción de mercancía en abandono/personal de estiba.
- Transporte interno
- Pago de abogados
- Falta de stock disponible
- Designar personal

#### Análisis

- **Overdue**
  - Si un contenedor esté generando overdue representa para la línea una disminución en su rentabilidad y por lo tanto es un perjuicio económico. El monitorear, gestionar y actualizar constantemente el estatus de sus unidades es necesario para la programación de sus embarques, ya que lo

hacen de acuerdo a la disponibilidad existente. Semanalmente se lleva un control de los contenedores que tienen más de 30 días sin tener movimiento alguno desde la descarga.

- **Demoraje**

- Todas las unidades descargadas en el país con mercancías de importación generan un valor de demoraje, que va incrementando diariamente hasta el día en que sea devuelto en el depósito designado por la naviera. Si un contenedor es abandonado por parte del importador no hay quien cubra esos valores y esto genera una pérdida monetaria al armador, además de no poder utilizarlo en otros fletes navieros.

- **Pérdida de fletes**

- Si los contenedores no están disponibles, la agencia naviera local no podría tenerlo en su stock para ser utilizados en próximos fletes o evacuarlos a otros puertos y afecta a la planificación que nave a nave se realiza, aunque no se puede determinar el valor real que estaría perdiendo la naviera por un contenedor en abandono, ya que el destino puede ser incierto y por tanto el valor también; sin embargo, es evidente que el daño económico es considerable.

La mayoría de contenedores que se encuentran retenidos por carga en abandono actualmente son de 20' STD – 40' STD – 40' HC, los cuales no están generando ingresos para la línea naviera, dejando de percibir no sólo el valor del flete, sino también los gastos locales de exportación. En ocasiones, cuando hay unidades refrigeradas (20' o 40' RE) el valor es bastante elevado.

<b>Gastos locales export</b>	<b>Monto *</b>	<b>Observaciones</b>
Emisión y admin de BL	USD 100.00	
Manipuleo / cntr	USD 110.00	
Inspección canina	USD 5.00	Cntr refrigerado

Pago local flete (ISD) / cntr	USD 110.00	Flete prepago.
Pago local THC (ISD) / cntr	USD 15.00	THC prepago.
DG admin / BL	USD 15.00	Carga DG.

\* Aplica IVA 12%

**Ejemplo de fletes:**

**DESTINO:** From GUAYAQUIL, EC (Port) to QINGDAO, CN (Port)

Cargos de flete		<b>20'STD</b>	<b>40'HC</b>
Suma global	USD	400	600

A menos que se especifique lo contrario, todas las tarifas están sujetas a todos los recargos, ya que son válidos en momento del envío. Los recargos actualmente aplicables son:

**Recargos por exportación**

		<b>20'STD</b>	<b>40'HC</b>
Carga de manejo de terminales Orig.	USD	150	150

**Recargos de carga**

Recargo por combustible de emergencia USD 45

**La suma global incluye los siguientes cargos de tasación:**

20'STD: Cargo de Bunker, tarifa de seguridad del operador

40'HC: carga de búnker, tarifa de seguridad del operador, recargo por combustible de emergencia

**Notas**

Sujeto a la tarifa del documento de manifiesto de seguridad: USD 35 por BL

**DESTINO:** From GUAYAQUIL, EC (Port) via BUENAVENTURA, CO to NEW YORK, NY, US (Port)

Cargos de flete		<b>20'RE</b>
Suma global	USD	2900

**La suma global incluye los siguientes cargos de tasación:**

Cargo de búnker, tarifa de mantenimiento de contenedor, tarifa de seguridad del operador, bajo costo de combustible de azufre en el mar, Cargo del Canal de Panamá, Cargo por Manejo del Terminal Orig., Destino del Cargo por Seguridad de la Terminal.

- **Pago de almacenaje**

- El tiempo que pasa el contenedor declarado en abandono en la terminal, contribuye a incrementar el coste total que debe atribuirse la línea naviera, una vez que logra la liberación de sus unidades y puedan ser retirados. Esto representa otro gasto para la empresa por unidades que deberían estar generar ingresos.

- **Daños de contenedores**

- El contenedor da seguridad a la mercancía en la manipulación para el traslado, por lo que representa un gran coste económico su mantenimiento y acondicionamiento que en ocasiones son requeridos por los clientes.

En el caso de las unidades en abandono, cuando ingresan al depósito designado por la línea, son inspeccionados para determinar el estado en la que se encuentran, ya que algunas llevan muchos años sin el tratamiento adecuado, por lo que no se podrán utilizar sin que se les haga una reparación y pueda estar en condiciones óptimas para cargar; inclusive puede que sean declaradas en pérdida total porque sufrieron algún daño severo o una contaminación considerable en su interior ocasionado por la descomposición de la carga que la vuelva irre recuperable.

El resultado de la evaluación de los inspectores generará un valor que también debe asumir la empresa.

- **Limpieza de contenedores**

- Para que un contenedor pueda ser utilizado para exportación es indispensable que se encuentre operativo, por esta razón al ingresar al depósito se emite un EIR (Equipment Interchange & Condition Report) donde se hacen las observaciones encontradas al momento del ingreso y se determina el tipo de limpieza que necesita. En el caso de las unidades que estuvieron retenidas por abandono y no presentan daño o deterioro significativo, deben ser limpiados obligatoriamente esto por el tiempo que estuvieron retenidos y donde se pudo haber generado malos olores por el producto que contenían o por las condiciones inapropiadas a los que pudieron estar expuestos.

- **Destrucción de mercancía/ personal de estiba**

- Uno de los procesos de liberación de contenedores que puede otorgar la SENA E como destino aduanero de la carga declarada en abandono es el de destrucción, y es la naviera quien se encarga de este procedimiento para que así pueda retirar las unidades. En este caso los valores que se generen deben ser asumidos por el importador, pero debido a la necesidad de recuperar las unidades y en caso de no contar con la predisposición inmediata del cliente para que se responsabilice, es la línea naviera quien se ve en la necesidad de cubrir con el coste para realizar esta operación, además el personal de la línea naviera debe gestionar con la empresa encargada de brindar este tipo de servicio, el ingreso de la carga al lugar donde se realiza esta operación, contratar todos los implementos que se van a usar, así como también una cuadrilla de estiba que manipule la carga.

- **Transporte interno**

- Una vez que se cumplieron todos los procesos que la aduana establece para la liberación de la carga en abandono y según el destino que se le haya dado; para poder trasladar las unidades que fueron liberadas es indispensable contratar el servicio de transporte interno para que puedan

ser movilizadas al depósito de contenedores que determine la línea naviera. Sin embargo, se ha dado el caso en que el proceso autorizado sea el de destrucción y es la naviera quien se encarga de llevar la mercancía a cumplir esta operación al lugar idóneo para realizar este tipo procedimientos, lo que implica que el valor a cancelar por concepto de transporte sea el doble.

- **Pago de abogados**

- Las responsabilidades que el importador adquiere al momento de contratar los servicios de transporte marítimo están establecidas legalmente; sin embargo, existen casos en los que el consignatario no asume su compromiso a cabalidad e incumple con algún proceso y como consecuencia la carga sea declarada en abandono, esto ocasiona gastos que la naviera debe asumir y que difícilmente podrá recuperar, para agilizar el retiro y devolución de los contenedores. La diligencia que realiza la línea naviera para poder cobrar total o parcialmente los valores que se generaron, es contactar al importador y tratar de llegar a un acuerdo, si esta acción no da resultados se contrata a un abogado que se encargará de gestionar con el cliente la cancelación dicho coste.

- **Falta de stock disponible**

- Si la naviera no tiene contenedores disponibles para cubrir la demanda, perderá clientes, y es posible que estos les den sus cargas a la competencia. Esto indiscutiblemente afecta el negocio, por ello es importante tener las unidades operativas para que sigan generando fletes, cubrir las demandas de exportación y el abastecimiento entre puertos de diversos países dependiendo la necesidad de equipos que requieran.

- **Designar personal**

- Debido al control semanal por parte de la línea, para cada caso sobre las unidades que se encuentran en abandono, es necesario designar a un

personal para que gestione y reporte los avances que existan, lo cual implica que el encargado deba dedicar tiempo a la revisión para tener la información actualizada, asistir a reuniones con la aduana, establecer prioridades con el aumento de la carga de trabajo, y tramitar los procedimientos para la liberación de las unidades.

#### **4.1.1. Análisis de casos de unidades con problemas de liberación de la carga en abandono definitivo**

Para la presente investigación se tomó tres ejemplos reales como referencia del perjuicio económico que representa para la línea naviera el mantener durante mucho tiempo los contenedores retenidos con mercancía declarada en abandono. Con el propósito de recuperar lo más pronto posible sus unidades de carga, se ve en la necesidad de conceder notas de crédito, exoneraciones del pago de demoraje, asumir valores que no le corresponden, contratar servicios adicionales, en incluso invertir tiempo en el seguimiento de cada caso, todo esto con el fin de que los equipos vuelvan a estar operativos lo más pronto que les sea posible y cumplan su función como herramienta de trabajo.

A continuación, se detalla los últimos casos de liberación de contenedores que ha podido gestionar la línea Hapag Lloyd hasta la actualidad.

##### **Ejemplo 1**

Dos unidades que estuvieron abandonadas 389 días en la terminal Contecon, considerando para la liquidación del demoraje 385 días con una tarifa por día de \$188.00. (ver anexo 4)

2X40RH      CRLU7215085 - HLXU8723780

CARGA:      2,700 Cajas de pescado

PESO:        27,000 KGS aproximadamente

Las unidades antes mencionadas retenidas con mercancías declaradas en abandono descargaron el 23 de septiembre de 2015 y fueron devueltas al depósito autorizado por la línea naviera el 15 de octubre de 2016; debido a las condiciones en que se encontraba la carga (en descomposición) el trámite fue agilizado por Contecon, ya que también representaba un riesgo sanitario que debía ser atendido de urgencia.

En agosto de 2016 se emitió la providencia N° SENAE-CZPG-2016-0491-PV, donde se autoriza la destrucción de la mercancía.

Por tal razón, la línea naviera tuvo que asumir los valores para la destrucción de la carga de ambos contenedores y todos los rubros que se generaron hasta que la unidad quedó operativa y lista para cargar.

Actualmente la empresa está tratando de recuperar estos rubros a través de abogados; sin embargo, aún no se ha tenido respuesta por parte del cliente.

Transporte interno (Toda la ruta desde Contecon – Las Iguanas – Tercon)	\$ 820.00
Pago M.I. Municipalidad de Guayaquil	\$ 177.29
Daños al contenedor	\$ 617.97
Limpieza del contenedor	\$ 91.20
<b>Demoraje \$ 144,760.00</b>	
(La línea concede al cliente una N/C del 50%)	\$ 72,389.00
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 74,095.46</b>
Abogados (20% del valor que recupere de la liquidación \$ 74,095.46)	\$ 14,819.09

Con este ejemplo de dos unidades refrigeradas, cuyo valor en flete es mucho más representativo en dinero por ser un equipo especial, se puede demostrar el perjuicio económico que enfrenta la línea naviera, no sólo por dejar percibir ese ingreso monetario y sino también por los gastos que ocasionan los diversos procesos para lograr recuperar las unidades.

En este caso la terminal Contecon fue quien solicitó directamente a la aduana que la carga de estos contenedores y debido a la urgencia exoneró a la naviera el pago de almacenaje y conexión; sin embargo, la línea tuvo que responsabilizarse por la destrucción de la mercancía lo que implicó, el pago del doble transporte interno (Contecon – Las Iguanas – Tercon), la tarifa de destrucción, los daños y limpieza al contenedor, el demoraje que para tratar de recuperar este coste la línea otorgó al cliente una nota de crédito del 50% y el pago del abogado para el trámite extrajudicial del 20% del valor que logre recuperar.

Todos estos valores según lo establecido en la ley deben ser asumidos por el consignatario que es el dueño de la carga, sin embargo, por problemas financieros que según manifiesta no ha podido cumplir con las obligaciones adquiridas al momento de contratar los servicios marítimos con la línea naviera. En la actualidad se le está haciendo el seguimiento necesario con el abogado encargado para poder recuperar por lo menos una parte de lo que representó el incumplimiento del cliente.

## **Ejemplo 2**

Un contenedor que estuvo abandonado 688 días en la terminal Contecon, considerando para la liquidación del demoraje 667 días con una tarifa por día de \$120.00. En este caso se pudo recuperar la unidad porque la carga logró ser liberada a través de la declaratoria de adjudicación gratuita

1X40DV      CAIU4122518

CARGA:      8 paquetes (botes de fibra de carbono)

La unidad antes mencionada retenida con mercancía declarada en abandono descargó el 26 de noviembre de 2014, y fue devuelta al depósito autorizado por la línea naviera el 14 de octubre de 2016. La carga no fue retirada en su momento por tratarse de una institución pública sin fines de lucro y no contar con fondos para los trámites. Finalmente, y después de un largo trámite obtuvieron la exoneración de impuestos y para retirar la carga solicitaron exoneración de demoraje.

En octubre de 2016 se emitió providencia Nro. SENAE-DPMG-2016-0508-PV donde se autoriza la adjudicación gratuita.

Transporte interno (stock en puerto para embarque vacío)	0
Daños al contenedor	0
Limpieza del contenedor	0
Demoraje \$ <b>80,040.00</b> (valor solicitado por el importador)	\$ 1,200.00
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 1,200.00</b>

No hubo transporte interno porque el contenedor quedo en la terminal como stock para embarque vacío, tampoco presentó daño ni limpieza, el almacenaje también fue exonerado por el terminal, en base a la declaratoria de liberación que estaba concediendo la aduana.

En este caso la pérdida para la línea fue el valor del demoraje de \$80,040.00, que fueron imposibles de recuperar ya que el consignatario de la carga manifestó luego de varias conversaciones que el único presupuesto que cuentan es \$ 1,200 como pago total por demoraje, considerando el tiempo involucrado y a fin de recuperar la unidad sin extra costos para la línea fue aceptada la propuesta del cliente.

### **Ejemplo 3**

Un contenedor que estuvo abandonado 3112 días en la terminal Contecon, considerando para la liquidación del demoraje 3099 días con una tarifa por día de \$86.00. En este caso se pudo recuperar la unidad porque la carga logró ser liberada a través de la declaratoria de subasta pública.

1X40DV      CAXU4180115  
CARGA:      Menaje de casa (1 vehículo usado)

La unidad antes mencionada retenida con mercancía declarada en abandono descargó el 03 de diciembre de 2008, la carga corresponde a un menaje de casa que fue importada a través de una empresa declarada en quiebra, luego de múltiples solicitudes a la SENA E logra ser liberada bajo subasta pública.

En mayo del 2017 se emitió providencia Nro. SENA E-DDG-2017-2027-PV donde se autoriza la subasta pública.

Para recuperar este contenedor que contenía un vehículo la SENA E solicitó unas rampas o maquinaria para bajar el vehículo en la bodega de Aduana. Al no contar con rampas para la descarga y el costo de trasladar maquinaria para descargar el contenedor al piso para movilizar el vehículo, se contrató el servicio para llevar el contenedor a una bodega que cuente con espacio y maquinaria para sacar el vehículo del contenedor, trasladar el contenedor a la bodega de SENA E para que retiren el resto de la carga, y trasladar el vehículo a la bodega de SENA E en una grúa. El costo de esta operación es de \$250 que incluye el servicio de la bodega y la grúa.

Transporte interno	250.00
Daños al contenedor	0
Limpieza del contenedor	0
Abogado	400.00
Demoraje \$ 266,514.00	\$ 266,514.00
	<hr/>
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 267,164.00</b>

El valor transporte interno sólo corresponde al de la operación para sacar el vehículo del interior del contenedor, luego la unidad permaneció en la terminal como stock para embarque vacío, tampoco presentó daño ni limpieza.

Fue contratado el servicio de un abogado para la investigación de la compañía por su declaración de quiebra y constatar que no posee bienes con los que se pueda realizar un trámite extrajudicial.

Es notable la pérdida que representa para la empresa un contenedor inactivo durante tantos años, que si se hubiera agilizado el trámite de subasta por parte de la SENA E el demoraje no fuera tan excesivo y aunque el importador dejó de operar, la unidad hubiera generado más de un flete.

De la última reunión con el personal de la SENA E se obtuvo el listado actualizado de las unidades que permanecen abandonadas en CONTECON y TPG. (Ver anexo 5)

## CONCLUSIONES

Se analizaron las incidencias que se generan en las operaciones de la línea naviera sobre las unidades que son declaradas en abandono, lo cual fue posible a través del estudio de las causas más recurrentes para la determinación de alternativas viables que minimicen el tiempo de recuperación. Entre las principales causas que se evidenciaron están:

- El incumplimiento a los procesos establecidos en la Ley, a pesar de que el procedimiento a seguir es claro;
- La desorganización y el cambio continuo de personal son los que generan retrasos constantes en relación a este tema;
- La falta de espacio en las bodegas de la SENAE debido al colapso que frecuentemente ocurre y se ven en la necesidad de retener el contenedor con la carga en abandono porque no tienen espacio donde colocarlas;
- Se pudo constatar que las mercancías con menaje de casa son las que corren más riesgo de caer en abandono.

Se identificaron las incidencias y sus efectos sobre las operaciones de la línea naviera dentro del concesionario. Las líneas navieras tienen dificultades para la recuperación de sus contenedores debido a los requisitos y procesos establecidos por la SENAE durante diversos periodos, incluyendo la declaración del abandono definitivo y el tiempo para subsanar. En la mayoría de las ocasiones, han atravesado una de estas situaciones por la mercancía abandonada, es decir, no han logrado tener óptimos resultados en el proceso de recuperación de las unidades. La imposibilidad de recuperar equipos de carga genera para la línea naviera una pérdida de gran magnitud, no sólo por los costos involucrados, sino también por la dificultad de utilizar su herramienta de trabajo como es el contenedor para los futuros embarques.

Se recopiló información de las líneas y SENAE sobre el proceso de recuperación de los contenedores en abandono del puerto de Guayaquil, el cual si se realizara de manera

adecuada ayudaría a reducir los tiempos en que se puedan liberar sus unidades. El proceso inicia una vez que la mercancía haya sido declarada en abandono definitivo y si no se regulariza o nacionaliza éste es realizado por SENA E y pasa a CONTECON y TPG. Una vez subastado o ejecutada la adjudicación gratuita o destrucción de la mercancía y que el contenedor se encuentre vacío, la línea naviera debe solicitar la autorización para el retiro.

Se determinaron las consecuencias operativas y las alternativas que permitan la minimización del tiempo de recuperación de los contenedores abandonados en el puerto de Guayaquil. Entre los efectos está que las líneas navieras no pueden realizar de manera eficiente el resto de sus operaciones debido a que sus unidades se encuentran retenidas, además del tiempo que toma los procesos respectivos. El perjuicio económico que enfrentan las líneas navieras es significativo. La carga que se encuentra en abandono puede ser de utilidad en donaciones o subastas, si la SENA E tomara las acciones necesarias para que dicha mercancía no se convierta en desperdicio y deba ser destruida en lugar de ser aprovechada para beneficio de los más necesitados o de la comunidad.

## RECOMENDACIONES

Agilizar el proceso de la SENAE para la subasta, adjudicación gratuita o destrucción de la mercancía con la finalidad de que el contenedor pueda ser vaciado y liberado en un tiempo prudencial, y una vez cumplido puedan las líneas navieras continuar brindando los servicios de fletes.

Verificar previo a la transportación de la mercancía que los importadores cuenten con la reglamentación necesaria para de esta manera evitar posibles demoras en la liberación del contenedor y que éste pueda ser devuelto lo más pronto a las líneas navieras, lo cual puede también impedir que se generen gastos por la permanencia de los contenedores en Contecon y el TPG.

Elaborar un manual de procedimientos, determinando la secuencia y tiempos que dura cada paso, y que esté disponible en la página web de la SENAE, Cámara Marítima Ecuatoriana y Cámara de Comercio y Producción, para que pueda estar a disposición de los usuarios cuando lo requieran; otra opción viable es iniciar una mesa de diálogo entre representantes de las navieras con las autoridades del SENAE, Contecon y TPG, con la finalidad de que se conozca fielmente lo que está sucediendo en la actualidad.

Designar el personal necesario para que puedan estudiar uno a uno cada caso de manera ordenada y ágil, dando prioridad a los contenedores que tienen demasiado tiempo retenidos. Implementar nuevas técnicas con el uso de las TICs para que las navieras y los demás involucrados tengan acceso a los avances que se estén realizando respecto a sus unidades en abandono y a la pronta devolución de sus contenedores. Esto se lograría con mayor eficiencia creando un departamento que gestione de forma exclusiva los procesos de abandono de mercancía y de devolución de los contenedores a las navieras.

Desarrollar nuevas técnicas con el uso de las TICs (Tecnologías de la Información y comunicación), para que las navieras y los demás involucrados tenga acceso en tiempo real de en qué fase se encuentra actualmente la determinación del abandono definitivo de

la mercancía y la pronta devolución de sus contenedores, y así evitar las múltiples solicitudes de liberación. Además, este sería un gran método de organización y evitaría que las bodegas colapsen ya que el proceso de liberación sería más ágil.

Determinar el destino de la mercancía clasificándola de acuerdo a su utilidad, con el fin de darle un buen uso, de preferencia a través de la donación a fundaciones u organizaciones benéficas. Dar prioridad a las mercancías que se pueden adjudicar gratuitamente, subastarse o donarse, ya que la mayoría de la carga abandonada son productos que fácilmente pueden acogerse a cualquiera de estas opciones de liberación para las unidades retenidas.

## BIBLIOGRAFÍA

- Abreu, A. (2006). *El derecho en el transporte marítimo*. La Habana, CU: Editorial Félix Varela.
- Anaya, J. (2015). *El transporte de mercancías 2ª edición: Enfoque logístico de la distribución*. Madrid: Esic Editorial.
- Asamblea Nacional. (2010). *COPCI*. Quito: Editora Nacional.
- Asamblea Nacional. (29 de Abril de 2015). *Reforma Reglamento al título Facilitación Aduanera del Código de Producción*. Obtenido de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjC-una7qnUAhXHQCYPKHbXb8v8QFggtMAE&url=http%3A%2F%2Fwww.aduana.gob.ec%2Farchivos%2FBoletines%2F2015%2FReglamento%2520al%2520libro%2520V%2520del%2520Copci.pdf&usg=AFQj>
- Baena Paz, G. M. (Enero, 2014). *Metodología de la investigación - pág 74*. México, D.F: Larousse - Grupo Editorial Patria.
- Castellanos, A. (2015). *Logística comercial internacional*. Bogotá: Universidad del Norte.
- Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, COPCI. (2010).
- Comunidad Andina. (22 de Julio de 2017). *Comunidad Andina*. Obtenido de Comunidad Andina: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=7&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjqrblisHWAhUIKCYKHWt4DXYQFghSMAY&url=http%3A%2F%2Fwww.comunidadandina.org%2FDS%2FManual%2520Contenedores.pdf&usg=AFQjCNEYOui5gMeW9eJLIjWh8uJ4Zi3iA>
- Comunidad Andina de Naciones. (13 de Julio de 2007). *Comunidad Andina de Naciones Decisión N° 671*. Obtenido de Comunidad Andina de Naciones: [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwi8zOH\\_sqfUAhUGziYKHVqfAVEQFggmMAA&url=http%3A%2F%2Fintranet.comunidadandina.org%2FDocumentos%2Fdecisiones%2FDEC671.doc&usg=AFQjCNGYMG\\_f0tq3SC80\\_ocGZvH542elug&sig2=6E](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwi8zOH_sqfUAhUGziYKHVqfAVEQFggmMAA&url=http%3A%2F%2Fintranet.comunidadandina.org%2FDocumentos%2Fdecisiones%2FDEC671.doc&usg=AFQjCNGYMG_f0tq3SC80_ocGZvH542elug&sig2=6E)

- Contecon Guayaquil. (13 de Abril de 2017). *CGSA*. Obtenido de CGSA:  
<http://www.cgsa.com.ec/quienes-somos/historia>
- Delmar Contenedores. (12 de Junio de 2016). *Delmar Contenedores*. Obtenido de Delmar Contenedores:  
[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwj4jeiWj8HWAhXPdSYKHd\\_HCPCUQFggsMAA&url=http%3A%2F%2Fdelmarcontenedores.com%2FISO-6346.pdf&usg=AFQjCNFePCd7KgBOuW-tGWbD4c72-FBEpA](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwj4jeiWj8HWAhXPdSYKHd_HCPCUQFggsMAA&url=http%3A%2F%2Fdelmarcontenedores.com%2FISO-6346.pdf&usg=AFQjCNFePCd7KgBOuW-tGWbD4c72-FBEpA)
- Duque, J. (5 de Mayo de 2013). *Comunidad Comercio Exterior*. Obtenido de Comunidad Comercio Exterior :  
<http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/abandono-de-mercancias>
- González, F. (26 de Mayo de 2007). *Instituto Universitario de Estudios Marítimos*. Obtenido de Instituto Universitario de Estudios Marítimos:  
[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjCzNuMwqfUAhXp7IMKHcyDCeIQFggoMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.udc.es%2Fiuem%2Fdocumentos%2Fmonografias%2F2007-2.pdf&usg=AFQjCNFqSiqcFBEvD4cRQ4fzi-iPdF9b\\_g&sig2=cwt-93MYPOIn](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjCzNuMwqfUAhXp7IMKHcyDCeIQFggoMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.udc.es%2Fiuem%2Fdocumentos%2Fmonografias%2F2007-2.pdf&usg=AFQjCNFqSiqcFBEvD4cRQ4fzi-iPdF9b_g&sig2=cwt-93MYPOIn)
- López Moreno, W. (Enero, 2013). *Ocho pasos para el desarrollo de una investigación - pág. 91 y 95*. Universidad de Puerto Rico.
- Mares, C. (24 de Agosto de 2016). *Prezi*. Obtenido de Prezi:  
<https://prezi.com/ys4sahptry3m/transporte-maritimo-y-fluvial/>
- Marí, R., Rodrigo, J., & Librán, Á. (2012). *La seguridad en los puertos*. Barcelona: Marge Books.
- Mendoza, C. (2016). *Manual práctico para gestión logística: envase y embalaje, transporte y cadena de frío, preservación de productos del agro*. Barranquilla: Universidad del Norte.
- Mora, L. (2010). *Gestión logística integral, las mejores prácticas en la cadena de abastecimiento*. Bogotá: Ecoe Ediciones.

- Normalización, I. E. (Enero de 2014). *CONTENEDORES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS - (ISO 6346:1995, IDT)*. Obtenido de [http://www.normalizacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/EXTRACTO\\_2014/EAL/nte\\_inen\\_iso\\_6346extracto.pdf](http://www.normalizacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/EXTRACTO_2014/EAL/nte_inen_iso_6346extracto.pdf)
- Ocean Containers . (24 de Agosto de 2015). *Ocean Containers Trading S.L.* Obtenido de Ocean Containers Trading S.L.: <http://contenedoresmaritimos.eu/2015/08/24/contenedores-maritimos-nuevos-agosto/>
- PROECUADOR. (10 de Junio de 2015). *PROECUADOR*. Obtenido de PROECUADOR: <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2015/11/Guia-Logistica-Internacional-2015.compressed.pdf>
- Ramírez, A. (2011). *Negocios internacionales: Fundamentos y estrategias* . Bogotá: Universidad del Norte.
- Revista de Ingeniería Naval. (16 de Septiembre de 2016). Top 10 Puertos de contenedores del Mundo. *Revista de Ingeniería Naval*. Obtenido de <https://sectormaritimo.es/top-10-puertos-del-mundo>
- SENAE. (6 de Junio de 2013). *SENAE*. Obtenido de SENAE: [https://www.aduana.gob.ec/contents/nov/news\\_letters\\_view.jsp?anio=2013&codigo=157](https://www.aduana.gob.ec/contents/nov/news_letters_view.jsp?anio=2013&codigo=157)
- SENAE. (13 de Mayo de 2014). *Providencia Nro. SENAE - DPMG - 2014 - 0144 - PV*. Obtenido de SENAE: <https://www.aduana.gob.ec/files/main/prensa/028/2014/001/SENAE-DPMG-2014-0144-PV.pdf>
- SENAE. (07 de Mayo de 2014). *Servicio Nacional de Aduana del Ecuador*. Obtenido de Servicio Nacional de Aduana del Ecuador: <http://www.aduana.gob.ec/index.action>
- SENAE. (2015). *Manual específico para el abandono tácito, expreso y definitivo*. Guayaquil.
- SENAE. (2 de Junio de 2015). *SENAE*. Obtenido de SENAE: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=>

rja&uact=8&ved=0ahUKEwiz67yi58LTAhXH4yYKHU60CncQFggsMAE&url  
=https%3A%2F%2Fwww.aduana.gob.ec%2Ffiles%2Fpro%2Fpro%2Foce%2F2  
015%2FSENAE-MEE-2-2-002-

V2.pdf&usg=AFQjCNFYCJav6Cro5yTdaOIIUhSBBJT

SENAE. (2 de Marzo de 2017). *Resolución Nro. SENAE-SENAE-2017-0198-RE*.

Obtenido de SENAE: <https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/res/2017/SENAE-SENAE-2017-0198-RE.pdf>

SENAE. (24 de Enero de 2017). *SENAE*. Obtenido de Servicio Nacional de Aduana del Ecuador : <https://www.aduana.gob.ec/ace/intro.action>

TPG. (14 de Octubre de 2017). *Terminal Portuaria de Guayaquil*. Obtenido de Terminal Portuaria de Guayaquil: <http://www.tpg.com.ec/index.php/es/quienes-somos/historia>

# ANEXOS

## Anexo N° 1 Formato de encuesta



**Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil**  
**FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN**  
**CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR**

### FICHA DE ENCUESTA

**Objetivo general:** Analizar las incidencias que se generan en las operaciones de la línea naviera sobre las unidades que son declaradas en abandono, mediante el estudio de las causas más recurrentes para la determinación de alternativas viables que minimicen el tiempo de recuperación.

**Finalidad:** Obtener datos reales que permita el análisis de los resultados de manera óptima.

### CONTESTE LAS SIGUIENTES PREGUNTAS MARCANDO CON UNA X

**1.- ¿Cuánto tiempo ha permanecido un contenedor en abandono dentro de las terminales?**

0 a 2 años

3 a 5 años

6 años o más

**2.- ¿De acuerdo a su criterio el desarrollo de las actividades vinculadas al manejo de contenedores dentro de la empresa es?**

Excelente

Bueno

Regular

Malo

Muy malo

**3.- ¿Considera que el mantenimiento y reparación de los contenedores que realiza la naviera es el correcto?**

Si

No

**4.- ¿Cree usted que es necesario que la SENAEE cree un departamento exclusivamente para que atienda los casos de los contenedores en abandono?**

Totalmente de acuerdo

De acuerdo

Indiferente

En desacuerdo

Totalmente desacuerdo

**5.- ¿La naviera cumple con los tiempos en el proceso de recuperación de contenedores?**

Si

No

**6.- Los procesos que lleva a cabo la empresa para una pronta recuperación de los contenedores, son:**

Excelente

Bueno

Regular

Malo

Muy malo

**7.- ¿Existe facilidad por parte de la Contecon y TPG para una pronta recuperación de los contenedores?**

Siempre

Casi siempre

A veces

Casi nunca

Nunca

**8.- ¿Considera usted que los procesos establecidos por la SENAE para declarar en abandono la mercancía, vaciar los contenedores y gestionar la recuperación de los mismos están correctamente estructurados?**

Siempre

Casi siempre

A veces

Casi nunca

Nunca

**9.- ¿Ha obtenido óptimos resultados del proceso de recuperación realizado?**

Si

No

**10.- ¿La accesibilidad marítima de Contecon y TPG es mejor en relación a otros puertos?**

Si

No

## **Anexo N° 2 Formato de entrevista**



### **Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR**

#### **Departamento de Reclamos**

- 1.- ¿Cuáles son las áreas que se vinculan en relación a los contenedores en abandono dentro de la naviera?**
  
- 2.- ¿Cómo considera el trabajo en conjunto con la SENA E respecto a este tema?**
  
- 3.- ¿Cuál sería el motivo por el que la aduana no cumple con los procedimientos de liberación de las unidades?**
  
- 4.- ¿Considera usted que debe mejorarse alguna gestión entre las navieras y la CONTECON y TPG?**
  
- 5. ¿Luego de que la aduana cumple con el proceso de liberación, es ágil el retiro de las unidades en las terminales CONTECON - TPG?**
  
- 6.- ¿Qué solicita la SENA E para la liberación de la carga?**
  
- 7.- ¿Qué valores debe pagar la línea naviera para recuperar los contenedores con carga en abandono?**
  
- 8.- ¿En qué parte del proceso de liberación de la carga surgen complicaciones en la aduana que ocasionan las demoras?**

### **Departamento de Contenedores**

**1.- ¿Alguna vez los contenedores de su empresa naviera no han podido ser retirados de la CONTECON y TPG?**

**2.- ¿Cree usted que el proceso que lleva a cabo la empresa para la recuperación de los contenedores almacenados en CONTECON y TPG son los correctos?**

**3.- ¿Cómo considera que ha sido la recuperación de los contenedores de la naviera en base al proceso de la CONTECON y TPG?**

**4.- ¿Cuál cree que es la causa por la que los importadores no retiran la mercancía antes de ser declarada en abandono?**

**5.- ¿Deben mejorarse los procesos que establece la SENA E para el vaciado y devolución de las unidades?**

### **Departamento servicio al cliente**

**1.- ¿Cuáles son los valores más representativos que la naviera deja de percibir o debe gastar al tener contenedores en abandono?**

**2.- ¿Los contenedores que se encuentran retenidos en la CONTECON y TPG generan algún riesgo económico para la línea naviera?**

**3.- ¿Han tenido una respuesta favorable de los clientes cuando solicitan el retiro de las unidades que tienen en el puerto?**

Anexo N° 3 Ejemplo 1 de naviera con problemas de liberación de contenedores

**M. I. MUNICIPALIDAD DE GUAYAQUIL**

**TRANSOCEANICA**  
Agencia de líneas internacionales marítimas y aéreas - Shippingchartering and airtime agent

Una empresa del GRUPO TRANSOCEANICO

Guayaquil, Septiembre 26 de 2016. - 1. -

**SEÑORES**  
**M.I. MUNICIPIO DE GUAYAQUIL**  
At.: Ing. [REDACTED]  
Director de Aseo Cantonal, Mercados y Servicios Especiales  
Ciudad

**TRANSOCEANICA CIA. LTDA.**  
MISION 1901 y Buzon  
Calle San Antonio Pto B  
Tel: 593 41 538640  
PO Box 0941-087  
Caj. Postal 08015  
Guayaquil - Ecuador

**Av. Amazonas 107 2da y 3ra Pisos**  
Edificio Transoceanica  
Tel: 593-041-538640  
PO Box 11-118920  
Caj. Postal 11821  
Quito - Ecuador

**Transoceanica.com.ec**  
www.transoceanica.com.ec

**Oficinas en Pto. Bolívar, Maná y Guano**  
Subagencias en Esmeraldas y La Libertad

**Hapag-Lloyd**

Ref.: BL HLCUAME150800370 - 2 x 40 RH contenedores llenos  
Numeros: CRLU7215085 - HLXU8723780  
Consignatario: CORINTOCORP S.A.  
Providencia de Aduana: SENAE-CZPG-2016-0491-PV

De nuestras consideraciones:

Por medio de la presente hacemos referencia a los contenedores CRLU7215085 - HLXU8723780, descargados en Guayaquil el 22 de Septiembre del 2015 y declarados en abandono por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Al respecto, adjunto sírvase encontrar Providencia No. SENAE-CZPG-2016-0491-PV emitida por el Sr. [REDACTED] Jefe de Procesos Aduaneros Control Zona Primaria, por medio de la cual se dispone la destrucción de la siguiente mercancía que se encuentra en los contenedores previamente mencionados:

1x40 RH CRLU7215085  
CARGA: 2,700 CAJAS DE PESCADO  
PESO: 27,000 KGS APROXIMADAMENTE

1x40 RH HLXU8723780  
CARGA: 2,700 CAJAS DE PESCADO  
PESO: 27,000 KGS APROXIMADAMENTE

A fin de dar cumplimiento a esta disposición, agradeceremos se sirva autorizar el ingreso de esta carga al relleno sanitario Las Iguanas.

De antemano agradecemos la atención brindada a la presente.

Atentamente,

**TRANSOCEANICA CIA. LTDA.**  
RUC 0990082820001

*[Firma manuscrita]*  
Gerente

cc. Ing. [REDACTED]  
Director de Control Zona Primaria

**AGENTES GENERALES DE:** Hapag-Lloyd AG, Hamburga • Hapag-Lloyd Korea Ltd. (HYK) Tokyo • Deutsche Luftreederei A.G. Colonia/Frankfurt • UAA Cargo S.A. - (LAM Airlines) LUXEM Airlines Group, Santiago de Chile





Providencia Nro. SENAE-CZPG-2016-0491-PV

Guayaquil, 08 de agosto de 2016

**SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR  
DIRECCION DISTRITAL DE GUAYAQUIL  
DIRECCION DE CONTROL DE ZONA PRIMARIA**

**ANTECEDENTES:**

Que en el artículo 175 del Cód Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones modificado por la tercera disposición reformativa del Código Orgánico Integral Penal, indica sobre las mercancías no aptas para el consumo humano, lo siguiente: *"En el caso de que se logrese o se intente extraer del territorio aduanero ecuatoriano, mercancía no apta para el consumo humano, el director distrital ordenará su inmediata destrucción a costo del propietario, consignante, tenedor o declarante de ser este identificado y localizable, de otra forma, será pagado por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador."*

Que, mediante Memorando Nro. SENAE-DZPG-2015-1846-M de fecha 24 de diciembre de 2015 suscrito por Ing. [REDACTED] Director De Control De Zona Primaria, que en su parte pertinente manifiesta lo siguiente: "...solicitamos que de acuerdo a los aplicativos informáticos que posee permita la continuidad del trámite pertinente, mediante el desbloqueo del número de Carga CEC2015MSCU0164-9509-0000, correspondiente a las mercancías consignadas a nombre de [REDACTED] que se encuentran en el CONTECON GUAYAQUIL S.A., en virtud que el importador informa su deseo de continuar con el proceso de nacionalización de las mercancías..."

Que, mediante documento ingresado por Quipux N° SENAE-DSGG-2016-15202-E de fecha 24 de mayo de 2016, suscrito por el Sr. [REDACTED] Gerente General Corinto CORP, en la que solicita lo siguiente: *"...estos contenedores han sido desconectados el 18 de mayo del 2016, por lo que el producto que se encuentra en su interior debe de estar en proceso de descomposición por el calor y la pérdida de temperatura, necesitamos de su ayuda para poder proceder lo más pronto posible con la destrucción de esta mercadería."*

Al verificar la información del sistema informático ECUAPASS se observa que las mercancías amparadas en el N° de carga CEC2015MSCU0164-9509-0000 arribada el 23 de septiembre de 2015 que consta como unidades de carga CRLU7215085 y HLXU8723780, que dicen ser 2700 CARTONES cada unidad de carga, conteniendo "2 CNTRS 5400 CARTONS OF FROZEN HAKE HGT (MERLUCCIOUS GAYT) NET WEIGHT 2700000 KG DAE 02820154000282468 HS CODE 030366 RETURN CARGO TEMPERATURE TO BE SET AT 180 C." consignada a [REDACTED]

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador



Providencia Nro. SENAE-CZPG-2016-0491-PV

Guayaquil, 08 de agosto de 2016

SA no tiene ninguna Declaración Aduanera asociado al número de carga.

Que, mediante correo electrónico recibido con fecha de miércoles 25 de mayo de 2016 señala lo siguiente: "... *Gentilmente notar que unidad en aranto, actualmente se presenta derramando líquido. Favor su ayuda para que dicha unidad sea retirada de las instalaciones portuarias...*"

Que, mediante correo electrónico con fecha de jueves 26 de mayo de 2016 señala lo siguiente: "*Según lo confirmado por el departamento de operaciones sobre este caso, se verifico que las unidades CRLU7215083 y HLXU8723780 se encuentran derramando líquido.*"

Que, mediante documento Quipux N° SENAE-DSGG-2016-21292-E con fecha de 21 de julio de 2016, suscrito por [REDACTED] Gerente de [REDACTED] S.A, informa lo siguiente: "... *El proceso de destrucción, se va a realizar en la empresa [REDACTED] S.A...*" Anexa documento S/N con fecha de 20 de julio de 2016 que señala lo siguiente: "... *hacer uso de mis instalaciones, para la destrucción de 2 contenedores de pescado( 54730)...*"

#### **BASE LEGAL:**

Que, la **Decisión No. 671** de la Comunidad Andina, en su **Art. 60** señala: "...*Destrucción de las mercancías: Por razones debidamente justificadas, y de conformidad con la legislación nacional de cada País Miembro, las autoridades competentes podrán autorizar la destrucción de mercancías que están bajo control aduanero, de oficio o a solicitud de la persona que tenga poder de disposición sobre ella, en cuyo caso se extingue la obligación aduanera - Los gastos ocasionados por la destrucción de las mercancías estarán a cargo del solicitante...*"

Que, en el suplemento del **Registro Oficial Nro. 351** de fecha 29 de Diciembre del 2010, se publicó el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, el cual contiene el Libro V, Título II de la Facilitación Aduanera para el Comercio de lo Sustantivo Aduanero, que en su Artículo 204, dispone: "... **Art. 204.- Destrucción de mercancías.-** *La servidora o el servidor a cargo de la dirección distrital o su delegado dispondrá la destrucción de las mercancías que establezca el Reglamento al presente Código.*"

Que, en el suplemento del **Registro Oficial Nro. 452**, de fecha 19 de Mayo del 2011, se publicó el Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, que en su Artículo 116, dispone: **Art. 116.- Destrucción.-** *Implica todo proceso por el que la mercancía desaparezca, pierda su utilidad o características fundamentales y que en consecuencia pierda totalmente su valor comercial Los costos que se generen en razón del sometimiento de una mercancía a este destino aduanero, corresponderán al titular de la mercancía.."*



Providencia Nro. SENAE-CZPG-2016-0491-PV

Guayaquil, 08 de agosto de 2016

Que, mediante Resolución Nro. SENAE-DGN-2012-0238-RE del 03 de julio de 2012 suscrita por el Econ. [REDACTED] Director General del SENAE en su Artículo 34 establece: "... Sin perjuicio de lo señalado en los artículos precedentes, el Director Distrital o su Delegado, dispondrá la destrucción de las mercancías siguientes (...)(...):2. Mercancías no aptas para el consumo humano o que no hayan obtenido autorización producto de la inspección sanitaria prevista en los artículos precedentes..."

Que, mediante Resolución Nro. SENAE-DGN-2014-0786-RE del 27 de noviembre de 2014 suscrita por el Econ. [REDACTED] Director General del SENAE en su Artículo 1 establece: "...La presente resolución regula la destrucción de mercancías que constituyen riesgo para la salud humana y/o ambiental antes de la configuración del abandono definitivo, mercancías no autorizadas para la importación, mercancías de prohibida importación y cuando voluntariamente el importador desee otorgar a su mercancía el destino aduanero de destrucción..."

#### **COMPETENCIA:**

Que, mediante Resolución Nro. SENAE-DDG-2014-0239-RE de fecha 17 de abril del 2014, suscrita por el Director Distrital de Guayaquil, Eco. [REDACTED]; en la que Resuelve: "...SEGUNDO.- Delegar al DIRECTOR (a) DE CONTROL DE ZONA PRIMARIA Y/O JEFE (A) DE PROCESOS ADUANEROS de la Dirección de control de Zona Primaria las siguientes funciones y atribuciones administrativas y operativas, adicionales a las otorgadas en la resolución 04083, todas están dentro del ámbito de su competencia 1. Las comprendidas en el artículo 204 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones..."

#### **DISPOSICIÓN:**

**PRIMERO** La destrucción de las mercancías consignadas al Importadora [REDACTED] (RUC [REDACTED]), de las mercancías amparadas en el Número de Carga CEC2015MSCU0164-9509-0000; de las CARGAS CONTENERIZADAS:

CRLU7215085, que dice contener: 2 CNTRS-5400 CARTONS-OF FROZEN HAKE HGT- (MERLUCCIUS GAYT)-NET WEIGHT 2700000 KG-DAE 02820154000282468-HS CODE 030366-RETURN CARGO-TEMPERATURE TO BE SET AT 180 C; SELLO W1028480

HLXU8723780, que dice contener: 2 CNTRS-5400 CARTONS-OF FROZEN HAKE HGT- (MERLUCCIUS GAYT)-NET WEIGHT 2700000 KG-DAE 02820154000282468-HS

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador



Previdencia Nro. SENAE-CZPG-2016-0491-PV

Guayaquil, 08 de agosto de 2016

CODE 030366-RETURN CARGO-TEMPERATURE TO BE SET AT 130 C; SELLO W1029760

Y estas se encuentra en el Depósito Temporal CONTECON GUAYAQUIL S.A.

**SEGUNDO:** Para el efecto, se autoriza la salida de la mercancía desde el depósito temporal CONTECON GUAYAQUIL S.A., hasta las instalaciones del Gestor Ambiental autorizado [REDACTED], donde se realizará dicha operación, el mismo que debe cumplir con todas las normas ambientales, al amparo de un candado electrónico georeferenciado, desde el depósito temporal CONTECON GUAYAQUIL S.A. hasta las instalaciones del gestor ambiental [REDACTED].

**TERCERO:** Una vez realizada la destrucción del producto, el delegado de Zona Primaria deberá proceder con la devolución de las unidades CRLU7215085 Y HLXU8723780 VACIAS, al representante legal de la naviera HAPAG LLOYD

**CUARTO:** Que el técnico operador delegado por el Jefe de Procesos Aduaneros – Bodega y Depósitos Temporales, proceda de manera inmediata al cumplimiento de la disposición emanada en el presente Acto Administrativo, y en un máximo de 72 horas posteriores a la realización de la operación, deberán remitir un informe de todo lo actuado, adjuntando el acta de destrucción, fotos y demás documentos que la acrediten.

**QUINTO:** Del presente acto administrativo conozca la Dirección de Control de Zona Primaria, Importador [REDACTED] S.A., Depósito Temporal CONTECON GUAYAQUIL S.A., Gestor Ambiental [REDACTED] S.A., y CORNEJO & ASOCIADOS, agente de aduana, Línea Naviera HAPAG LLOYD NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE.-

*Documento firmado electrónicamente*

Ledo [REDACTED]

**JEFE DE PROCESOS ADUANEROS CONTROL ZONA PRIMARIA**

Referencia:

- SENAE-DSX0-2016-21293-E

Anexos:

- SOLICITUD DE DESTRUCCION
- INFORME DEL DEPOSITO
- CORREOS
- CORREO SOBRE DERRAME DE LIQUIDO
- CARTA DEL GESTOR AMBIENTAL





GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPALIDAD DE GEORGETOWN  
 Dirección de Aseo Central, Mataderos y Servicios Especiales

AUTORIZACIÓN DE INGRESO A USUARIOS PARTICULARES CON DESECHOS  
 SÓLIDOS NO PELIGROSOS AL RELLENO SANITARIO "LAS IGUANAS"

NÚMERO DE:		
<b>2016-112</b>		
DIAS	MESES	AÑO
	Septiembre	2016

NOMBRE DEL SOLICITANTE (PERSONA NATURAL) NOMBRES Y APELLIDOS		NÚMERO COMPROMISSE DE PAGO	CORREO ELECTRÓNICO
DIRECCIÓN			TELÉFONO LOCAL
C.U.C.		FECHA DE ENTREGA	

NOMBRE DEL SOLICITANTE (PERSONA JURÍDICA) RAZÓN SOCIAL NO REGISTRADA EN EL REGISTRO		NÚMERO COMPROMISSE DE PAGO	CORREO ELECTRÓNICO
DIRECCIÓN			TELÉFONO LOCAL
C.U.C.		FECHA DE ENTREGA	

NOMBRE		FECHA		PESO EN TONELADAS (APROX.)	
				59,24 toneladas	
VEHICULO AUTOMOTOR				TIPO DE DESECHOS	
TIPO Y MODELO		PLACA		Resechos orgánicos (pescado)	
CPLU 7115085					
HLXU 8713780					
 <b>TRANSOCEANICA</b> COMERCIA LIMITADA CEO P. [Signature] REPRESENTANTE LEGAL					

NOMBRE DEL SUPERVISOR DESTINADO		
VEHICULO AUTOMOTOR		TIPO DE DESECHOS
NOVEDADES ENCOTRNADAS		
NOMBRE DEL SUPERVISOR	INSCRIPCIÓN POR	AUTORIZACIÓN POR
SUPERVISOR DE ASEO CENTRAL	JEFE DE ASEO-CENTRAL	DIRECTOR DE LA DCCRS

ADJUNTAR FOTOCOPIA DE LA SIGUIENTE DOCUMENTACIÓN ACTUALIZADA:  
 1.- CENSO DE IDENTIDAD  
 2.- CERTIFICADO DE VOTACION  
 3.- NOMBRAMIENTO DEL REPRESENTANTE LEGAL (EN CASO DE SER PERSONA JURÍDICA)  
 NOTA: ESTA AUTORIZACION CARECE DE VALOR SI NO SE PRESENTA ADJUNTO AL COMPROMISSE, ORIGINAL DE PAGO DE LAS TONELADAS AQUÍ DECLARADAS



MEMUNICIPALIDAD DE GUAYAQUIL  
**COMPROBANTE  
 DE INGRESO A CAJA**

MES NOV DIA 14 AÑO 2016 CAJERNo. No. 21765104

OPERACIONES TRANSOCEANICA COMPANIA LIMITADA

0990082820070 FIGO CATASTRAL

CODIGO INSACC. 050

**ENERGIA ELECTRICA  
 TASA DE RECOLECCION DE BASURA**

NUMERO OP : 112  
 FECHA INGRESO : 14-nov-2016  
 CANT. TONELADAS : 24.22  
 TIPO DESECHO : DESECHOS CONSISTENTES EN PESCADO EN AVANZADO  
 ESTADO DE DESCOMPOSICION:  
 TIPO DE VEHICULO AUTORIZADO: CABEZAL CON BANERA FREIGHTLINER  
 PLACA #: GBN-8836  
 CABEZAL CON BANERA FREIGHTLINER  
 PLACA #: CAI-688



DISPOSICION: 177.29

**VALOR RECIBIDO**

EFFECTIVO	\$*****177.29
CHEQUES	\$*****0.00
NT YB TRANSFER	\$*****0.00
<b>TOTAL RECIBIDO</b>	<b>\$*****177.29</b>

DIRECCION FINANCIERA - TESORERIA

CONTRIBUYENTE



21765104

*[Signature]*  
 DIRECTOR FINANCIERO

*[Signature]*  
 TESORERO MUNICIPAL

*[Signature]*  
 HRP URGENTES



SELLO Y FIRMA DEL CAJERO

## Anexo N° 4 Contenedores en abandono hasta el primer semestre del 2017

### CGSA – OVERDUE FULL HAPAG LLOYD

Container	Type	Eta Gye	Nave	Consignatario	BL #	Ubicación	Commodity	Manifiesto (SICE)	MRN (EUAPASS)	peso declarado (kgs)	# bultos
1	INKU2582279	40HC	23-09-04	NEDLLOYD PANTANAL 43	CAMPODONICO PAZ FEDERICO EMILIO	31A021333	CGSA	Cobertor, maletín, suéter, cg	028-04-01-001149-1	21,540.00	566.00
2	FSCU7784074	20DV	20-02-06	CSAV RIO RAPEL 54 SB	ELEVARIUSCORP S.A.	31A026696	CGSA	Concentrado para bebida ga	028-06-01-000193-8	11,480.00	8.00
3	TTNU5590417	40DV	26/12/2007	CCNI CARTAGENA 0714SB	DHL DANZAS AIR & OCEAN (ECUADOR) S.A.	PWA001266	CGSA	Productos para cuidado de	028-07-01-001899-7	19,880.85	3,363.00
4	IPXU3590960	20DV	17/04/2008	CSAV PERU 8211NB	SANCHEZ RAMIREZ CLEVER GUSTAVO	24A081691	SENAE	Chanquetas	028-08-01-000522-2	3,880.00	206.00
5	GVCU5287077	40HC	28/04/2008	CSAV MEXICO 0806SB	BREMAX S.A.	NOH017404	CGSA	Mochilas	028-08-01-000528-0	7,052.00	344.00
6	GVCU5297579	40HC	28/04/2008	CSAV MEXICO 0806SB	BREMAX S.A.	NOH017404	CGSA	Mochilas	028-08-01-000528-0	6,765.00	330.00
7	IPXU3346240	20DV	28/04/2008	CSAV MEXICO 0806SB	ALMACENES ESTUARDO SANCHEZ S.A.	NOR055998	CGSA	Baterías (pilas)	028-08-01-000528-0	19,124.00	1,288.00
8	GLDU7134390	40HC	21/05/2008	CSAV RIO PETROHUE 08	BREMAX S.A.	NOH017483	CGSA	Mochilas	028-08-01-000692-5	6,468.00	376.00
9	GVCU5244331	40HC	05/08/2008	CAP MELVILLE 0001SB	BREMAX S.A.	PCA780693	CGSA	Productos para preparación	028-08-01-001166-5	21,712.00	3,262.00
10	BSIU909308	40HC	28/12/2008	CCNI CARTAGENA 0823SB	INVERGUAY S.A.	PCA792641	CGSA	Bases planas de soporte	028-08-01-001983-3	3,547.00	281.00
11	CRSU9092560	40HC	28/12/2008	CCNI CARTAGENA 0823SB	INVERGUAY S.A.	PCA792641	CGSA	Bases planas de soporte	028-08-01-001983-3	6,033.00	300.00
12	GESU5508088	40HC	28/12/2008	CCNI CARTAGENA 0823SB	INVERGUAY S.A.	PCA792641	CGSA	Bases planas de soporte	028-08-01-001983-3	5,988.00	302.00
13	IPXU3770290	20DV	12/04/2009	CAP MELVILLE 7SB	CARLOS EDISON LARRETA URGILES	PAC007383	CGSA	Menaje de casa/efectos pers	028-09-01-000670-7	7,500.00	88.00
14	CLHU4649833	40DV	03/05/2009	CONTI VALENCIA 926SB	SEGUNDO MESIAS MALDONADO VICENTE	PAG002293	CGSA	3 vehiculos	028-09-01-000816-1	3,441.00	35.00
15	TTNU1344478	20DV	15/06/2009	CCNI CARTAGENA 927SB	LAZARO RAFAEL ALAYO BRIN	PAC007749	CGSA	Menaje de casa/efectos pers	028-09-01-001067-2	1,700.00	105.00
16	IPXU3084495	20DV	03/01/2010	CCNI PUNTA ARENAS 941	JUAN CARLOS PADILLA	PCA823267	CGSA	1 vehiculo	028-09-01-002377-5	5,379.00	23.00
17	TTNU1361285	20DV	05/01/2010	CSAV MEXICO 948SB	SCHWARZ & DROUET / PROEQUIPRES	PBQ034939	CGSA	Maquinaria para reciclaje (gr	028-09-01-002329-0	7,080.00	4.00
18	FSCU6424108	40HC	30/05/2010	CSAV CHICAGO 93SB	KARLOVA S.A.	31AA0XJ01	CGSA	Calzado	028-10-01-000914-9	10,110.00	337.00
19	TTNU1317507	20DV	05/03/2011	CRISTINA STAR 1050SB	APRILE ECUADOR S.A. A&E	PBPB31600	CGSA	Productos de granito	028-11-01-000373-3	27,500.00	8.00
20	TGHU7845521	40HC	13/10/2011	CMA CGM AZURE 1136	COMERCIAL IMPORTADORA EL PROVEEDOR	PBQKMGLO0	CGSA	Pendiente decorativo de nav	028-11-01-001821-1	10,700.00	750.00
21	FSCU7724692	20DV	29/10/2011	CSAV LEBU 1138	UNIVERSALCARGO S.A.	VLCC8R400	CGSA	Césped artificial	028-11-01-001896-1	8,410.65	25.00
22	FCIU9111535	40HC	06/11/2011	CSAV LINGUE 1139	PALACIOS VICUNA JUAN PABLO IMPAL / IMP	PBRDMNV00	CGSA	Bicicletas de niños	028-11-01-001900-7	11,988.50	1,168.00
23	BSIU2260004	20DV	02/02/2012	CSAV LLANQUIHUE 2S	ANCOIMPORT MAQUINARIAS CIA. LTDA.	PBRDQPY00	CGSA	Carbonato de potasio	028-12-01-000154-5	21,600.00	400.00
24	GESU3643875	20DV	02/02/2012	CSAV LLANQUIHUE 2S	ANCOIMPORT MAQUINARIAS CIA. LTDA.	PBRDQPY00	CGSA	Carbonato de potasio	028-12-01-000154-5	21,600.00	400.00
25	NEXU1550577	20DV	19/07/2012	CSAV LLANQUIHUE 1225S	AIR & OCEAN CARGO SPEEDAIR S.A.	PDIC2JV00	CGSA	Equipo hidráulico para desli	028-12-01-001030-8	6,400.00	1,277.00
26	IPXU3500150	20DV	30/09/2012	CAP CASTILLO 62SB	CARLOS DAVID CHAMBA VALAREZO	PABABZ500	CGSA	Menaje de casa/efectos pers	028-12-01-001380-9	1,700.00	27.00
27	FSCU7664926	20DV	30/09/2012	CAP CASTILLO 62SB	MIGUEL ANGEL POZO	PABAC2F00	CGSA	Menaje de casa/efectos pers	028-12-01-001380-9	5,500.00	51.00
28	FCIU8356430	40HC	16/11/2012	MSC CARMEN 1242SB	CUSME SALAZAR KENIA JAQUELINE	PBRE43700	CGSA	Caminador para bebés	028-12-01-000504-0	3,900.00	422.00
29	DFSU2303186	20DV	31/12/2012	CAP MORETON 27SB	VIZNAY AUCAPIN DANIEL NARCISO	PBJBLV200	CGSA	Menaje de casa/efectos personales	CEC2012SUDU5026-9016	5,800.00	239.00
30	DFSU6210287	40HC	20/01/2013	CSAV LEBU 1251SB	MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL	WZAARX600	CGSA	POWER PACK (generadores)	CEC2013MSCU0010-9029	15,000.00	25.00
31	TGHU6260722	40HC	20/01/2013	CSAV LEBU 1251SB	MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL	WZAARX600	CGSA	POWER PACK (generadores)	CEC2013MSCU0010-9029	16,000.00	10.00
32	TGHU8079457	40HC	20/01/2013	CSAV LEBU 1251SB	MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL	WZAARX600	CGSA	POWER PACK (generadores)	CEC2013MSCU0010-9029	14,000.00	12.00
33	BMOU2269109	20DV	28/11/2013	JPO CAPRICORNUS 344S	THE CENTURION GROUP SA	PBREMRY00	CGSA	Lata electrolítica	CEC2013MSCU0173-9060	25,430.00	18.00
34	BSIU2101893	20DV	28/11/2013	JPO CAPRICORNUS 344S	THE CENTURION GROUP SA	PBREMRY00	CGSA	Lata electrolítica	CEC2013MSCU0173-9060	25,340.00	17.00
35	IPXU3815250	20DV	28/11/2013	JPO CAPRICORNUS 344S	THE CENTURION GROUP SA	PBREMRY00	CGSA	Lata electrolítica	CEC2013MSCU0173-9060	26,505.00	18.00
36	GESU1089044	20DV	12/02/2014	CSAV LINGUE 403SB	RIO BAMBINO VINOMARK S.A. IMPORTADORA	PBRER7S00	CGSA	Polvo de mica	CEC2014MSCU0021-9032	25,050.00	500.00
37	GLDU5425930	20DV	12/02/2014	CSAV LINGUE 403SB	RIO BAMBINO VINOMARK S.A. IMPORTADORA	PBRER7S00	CGSA	Polvo de mica	CEC2014MSCU0021-9032	25,050.00	500.00
38	DFSU2246677	20DV	27/04/2014	CSAV RAUTEN 127SB	SIAT LOGISTICS S.A.	PCAG1SV00	CGSA	Menaje de casa/efectos personales + 1 vehiculo	CEC2014CSVU5151-9001	1,635.00	9.00
39	FCIU2062125	20DV	16/06/2014	NORASIA ALYA 261	BPHARMALATAM CIA. LTDA.	CHIWQXCBS5P200	CGSA	Bebida energizante WAKE UP	CEC2014CSVU5168-9141	18,904.00	2,780.00
40	BSIU2199856	20DV	23/09/2014	FIONA 1413SB	CAMPOVERDE VARGAS LUIS ALBERTO	NAHA64S00	CGSA	Menaje de casa/efectos personales + 1 vehiculo	CEC2014NCLL0009-9001	1,258.00	3.00
41	FCIU8213240	40HC	02/11/2014	CAP DOMINGO 109SB	SUNSETCORP S.A.	NNCA0H200	CGSA	Bultos hilados	CEC2014SUDU0106-9065	15,000.00	15.00
42	GESU6409876	40HC	06/04/2015	NORASIA ALYA 267	GEOTRANSPORT S.A.	LSAA93000	CGSA	Sistema de termometría	028-12-01-000018-0	4,580.00	38.00

#	Containers	Type	Descarga	Nave	Consignatario	BL #	Ubicación	Commodity	Manifiesto (SICE)	MRN (EUAPASS)	peso declarado (kgs)	# bultos
1	HLXU2102805	20DV	07/07/2005	CSAV ILHA BELA 5225SB	PROAÑO MARTINEZ JORGE E	HLCUGOA050524940	CGSA	Productos químicos	028-05-01-000849-5		18,500.00	18.00
2	CAXU2589038	20DV	18/08/2005	CSAV HONG KONG 5230SB	SURTAX S.A.	HLCUITJ050701551	CGSA	Tintas y varnices + material publicita	028-05-01-001044-0		26,134.68	4,541.00
3	HLXU2055684	20DV	18/08/2005	ELQUI 5231SB	SURTAX S.A.	HLCUITJ050800620	CGSA	Tintas y varnices + material publicita	028-05-01-001069-3		26,161.68	4,771.00
4	MAXU6213310	40HC	04/05/2015	BALTHASAR SCHULTE 5215SB	VESTSACER S.A.	HLCUPTY150443605	TPG/SENAE	Partes y piezas para grúas		CEC2015SUDU0058-9605-0000	15,900.00	320.00
5	CLHU3729282	20DV	31/03/2016	MSC ARUSHI R. NQ609A	VYO CARGO S.A.	HLCUMOW160200337	CGSA	Menaje de casa/efectos personales			1,578.00	21.00
6	HLXU1323170	20DV	18/04/2016	EASTER ISLAND 177	JARAMILLO PITA NELSON AD	HLCUSS5160323860	CGSA	Furniture		CEC2016ANRM0008-9511-0000	620.00	24.00

TPG

	Container	Type	Eta Gye	Nave	Consignatario	BL #	Ubicación	Commodity	Manifiesto (SICE)	MRN (ECUAPASS)	peso declarado (kgs)	# bultos
1	FCIU2699710	20DV	23/09/2008	CSAV RIO TOLTEN 8235SB	SURTAX S.A.	31A038048	TPG	Productos artículos manufact	028-08-01-001387-1		4,204.21	310.00
2	BSIU2240780	20DV	23/12/2008	CSAV RIO RAPEL 8248SB	SUASNAVAS VILLAGOMEZ KARLA PATRICIA	PAG001979	TPG	1 vehículo	028-08-01-001841-4		1,300.00	1.00
3	BMOU2266727	20DV	06/01/2009	CSAV RIO BAKER 8250SB	RICHARD FABIAN VEGA AMAGUANA	PAC006728	TPG	Menaje de casa/efectos pers	028-08-01-001908-1		1,413.00	80.00
4	GLDU7141980	40HC	18/06/2009	CSAV RIO LONTUE 09219B	ACGROUP WORLDWIDE ECUADOR S.A.	PBN008247	TPG	BULB	028-09-01-000965-7		9,500.00	1,900.00
5	CLHU8855473	40HC	29/04/2010	SANTA CATALINA 1007SB	PRODUCTORA CARTONERA SA PROCARSA	PCAA1YB00-A	TPG	Cartulina kraft	028-10-01-000714-1		21,011.00	11.00
6	CAXU6348661	20DV	24/06/2010	HAMMONIA POMERENIA	FARLETA S.A.	PBOC99B00	TPG	Gafas y anteojos	028-10-01-001043-1		5,800.00	308.00
7	IPXU3805061	20DV	29/11/2010	CSAV MEXICO 1038SB	GJA COMERCIALIZADORA CALLE JARA Y ASG	PBQF96800	TPG	Bolsos/carteras, cinturón, z	028-10-01-001997-5		6,500.00	366.00
8	FCIU2859994	20DV	25/01/2011	HELENE RUSS 1029SB	TISOLANO ORDINOLO JOSE SALOMON	PABA40400	TPG	Menaje de casa/efectos pers	028-11-01-000020-3		5,660.00	98.00

#	Containers	Type	Descarga	Nave	Consignatario	BL #	Ubicación	Commodity	Manifiesto (SICE)	MRN (ECUAPASS)	peso declarado (kgs)	# bultos
1	CPSU1734296	20DV	27/09/2007	CSAV TIANJIN 7235 NB	ANGEL GIOVANNI CHACALTA	HLCULIM070942986	TPG	CELERON (microprocesadores)	028-07-01-001364-6		670.00	103.00
2	HLXU5079360	40DV	14/01/2010	CAP PATTON 9250NB	TRANSOCEAN DEL ECUADOR	HLCULI3100101389	TPG	Sandalias y playeras	028-10-01-000076-3		1,659.60	957.00
3	TTNU3423637	20DV	16/02/2011	CONTI SALOME 1203SB	GUERRA HERAS MARIUXI ALE	HLCUBC1101206929	TPG	Menaje de casa/efectos personales	028-11-01-000138-4		3,360.00	109.00
4	CPSU1079147	20DV	04/11/2011	CAP PORTLAND 1239NB	SAXMAN.LOGISTIC INC S.A.	HLCULI3111012719	TPG	MALTODEXTRINA (hidrólisis de alm	028-11-01-001984-6		5,000.00	200.00
5	HLXU3492734	20DV	23/11/2011	CONTI SALOME 1243SB	CHAVEZ INTRIAGO DIOSELINA	HLCUGOA111046310	TPG	Menaje de casa/efectos personales	028-11-01-002059-4		4,752.00	167.00
6	GATU0200097	20DV	23/11/2011	CONTI SALOME 1243SB	BRAVO GALARZA GRACIELA	HLCUGOA111057615	TPG	Menaje de casa/efectos personales	028-11-01-002059-4		5,950.00	188.00
7	HLXU6437474	40HC	12/01/2012	COLUMBA 1250SB	CORREA HUACON WILSON DA	HLCUGOA111223856	TPG	Menaje de casa/efectos personales	028-11-01-002300-3		5,145.00	304.00
8	FANU2606945	20HT	20/02/2012	DEMETER 2204SB	MARTHA ROMERO COOP.PA	HLCUGOA120124074	TPG	Menaje de casa/efectos personales	028-12-01-000209-4		3,215.00	225.00
9	TOLU4986829	40OT	02/07/2012	LUTETIA 2223SB	SANCHEZ FAJARDO JOHN WE	HLCUBI1120401754	TPG	Maquinaria + accesorios	028-12-01-000888-9		23,300.00	78.00
10	CPSU1312747	20DV	02/07/2012	LUTETIA 2223SB	SANCHEZ FAJARDO JOHN WE	HLCUBI1120401754	TPG	Maquinaria + accesorios	028-12-01-000888-9		14,100.00	21.00
11	HLXU3489793	20DV	06/08/2012	DEMETER 2228SB	SEÑORA REYES PUYOL ANA	HLCUBSL120606363	TPG	Menaje de casa/efectos personales	028-12-01-001022-5		2,970.00	84.00
12	MLCU2140453	20DV	08/10/2012	CAP DOUKATO 2237S	CARGOLOGIC, CARGA LOGIS	HLCUGOA120850980	TPG	Menaje de casa/efectos personales	028-12-01-001413-4		5,880.00	220.00
13	HLXU2139804	20DV	15/10/2012	LETO 2238SB	CARGOLOGIC, CARGA LOGIS	HLCUGOA120911550	TPG	Menaje de casa/efectos personales	028-12-01-001441-8		6,000.00	222.00
14	GATU0582786	20DV	15/06/2014	CONTI ARABELLA 1422	AMAZON CAR VEHICULOS MU	HLCUTA1140478389	TPG	FCY20 SITE DUMPER (vehículo de remoción de escomb	CEC2014HLCU0042-9545-0000		6,400.00	2.00
15	HLXU5621907	40OT	22/03/2016	CNP PAITA 608SB	GOBIERNO AUTONOMO DESC	HLCUMA2160202970	TPG	Soterrados, hormigón	CEC2016HLCU5387-9515-0000		21,500.00	4.00
16	HLXU5642962	40OT	22/03/2016	CNP PAITA 608SB	GOBIERNO AUTONOMO DESC	HLCUMA2160202970	TPG	Soterrados, hormigón	CEC2016HLCU5387-9515-0000		21,500.00	4.00

#	Containers	Type	Descarga	Nave	Consignatario	BL #	Ubicación	Commodity	Manifiesto (SICE)	MRN (ECUAPASS)	peso (kgs)	# bultos
1	NYKU4339970	40HC	15/12/2011	NYK CLARA 6808	FUNDACION CONTRA	NYKS2080959910	TPG	Humanitarian aid kit	028-01-11-002103-3		25,888.00	1,618.00
2	NYKU3911484	20DV	06/03/2015	CARDIFF TRADER 1508	IMPBEV IMPORTADOR	NYKS2081949930	TPG	Canned Aloe Drink			19,314.00	2,900.00
3	NYKU3443070	20DV	06/03/2015	CARDIFF TRADER 1508	IMPBEV IMPORTADOR	NYKS2081949930	TPG	Canned Aloe Drink			19,314.00	2,900.00

## Anexo N° 5 Estimado del depósito TERCON



AV. RELLENO SANITARIO LAS IGUANAS KM. 14.5 VIA A DAULE  
 TELEFONO - FAX 042160216 - 042160208

### \*----- BOX REPAIRS ESTIMATE -----\*

#### REEFERS

<b>CLIENT</b>	<b>HAPAG- LLOYD AKTIENGESELLSCHAFT</b>	<b>E S T - Nro.:</b>	<b>186077</b>
<b>UNIDAD :</b>	████████████████████	<b>Date Of Estimate:</b>	<b>15/oct/2016</b>
<b>TIPO :</b>	<b>40 REEFER</b>	<b>EIR #</b>	<b>1600581806</b>
		<b>Date IN.:</b>	<b>15/oct/2016</b>

PLACE	DESCRIPTION	DIMENSIONES	CAUSE	HOURS	COST
INSIDE	PNLS REMOVE SIKAFLEX&SEAL	COMPLIT	CONTAMINATI	7.15	82.50
INT FRONT	PNLS R/R	COMPLIT	CONTAMINATI	3.03	12.10
INT FLOOR	T-FLOOR INSERT AL	4'	DENTED	9.68	70.18

<b>Labor Rate \$ 10.35</b>	19.86	205.50
<b>Material</b>		164.78
<b>I. V. A. 14 %</b>		51.84
<b>Total.</b>		422.12



AV. RELLENO SANITARIO LAS IGUANAS KM. 14.5 VIA A DAULE  
 TELEFONO - FAX 042160216 - 042160208

**\*----- BOX REPAIRS ESTIMATE -----\***

**REEFERS**

<b>CLIENT</b>	<b>HAPAG- LLOYD AKTIENGESELLSCHAFT</b>	<b>E S T - Nro.:</b>	<b>186074</b>
<b>UNIDAD :</b>	<b>[REDACTED]</b>	<b>Date Of Estimate:</b>	<b>15/oct/2016</b>
<b>TIPO :</b>	<b>40 REEFER</b>	<b>EIR #</b>	<b>1600581805</b>
		<b>Date IN.:</b>	<b>15/oct/2016</b>

PLACE	DESCRIPTION	DIMENSIONES	CAUSE	HOURS	COST
INT ROOF	CEILING #1 PATCH AL.	1' X 6'	BROKEN	1.54	25.30
INT ROOF	CEILING #1 FOAM RPL	1' X 6'	BROKEN	0.50	12.10
INT ROOF	CEILING #1 PATCH AL.	2' X 2'	BROKEN	3.30	69.30
INT ROOF	CEILING #1 FOAM RPL	2' X 2'	BROKEN	1.82	48.40

<b>Labor Rate \$ 10.35</b>	<b>7.15</b>	<b>74.00</b>
<b>Material</b>		<b>155.10</b>
<b>I. V. A. 14 %</b>		<b>32.07</b>
<b>Total.</b>		<b>261.18</b>



## Anexo N° 6 Ejemplo 2 de naviera con problemas de liberación de contenedores



Providencia Nro. SENAE-DDG-2017-2027-PV

Guayaquil, 24 de mayo de 2017

**DECLARATORIA DE ADJUDICACIÓN  
SUBASTA PÚBLICA EN LÍNEA NRO. 0282017SP0005  
LOTE NRO. 0282017000113**

DIRECCIÓN DISTRITAL DE GUAYAQUIL DEL SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR.- VISTOS: PRIMERO: Una vez efectuada la Subasta Pública en línea Nro. 0282017SP0005, desde el 5 hasta el 12 de mayo de 2017, convocada mediante Providencia Nro. SENAE-DDG-2017-1654-PV de fecha 4 de mayo de 2017, del lote con las siguientes características:

Nº. DE LOTE	CATEGORÍA DE MERCANCÍA	DESCRIPCIÓN DE MERCANCÍA	MARCA	CARACTERÍSTICAS	ORIGEN	ESTADO	CANTIDAD FISCAL	UNIDAD FÍSICA	VALOR BASE USD
0282017000113	VEHÍCULOS, MOTOS Y OTROS	VEHICULO MOTOVAN	CHEVROLET	USO 1990, FRACCION AUTOMATICA, VIN JCR0P6L290321790, COLOR BLANCO, 1000 CC, GASOLINA, HIDRAULICA, 7 AIRINTOTOWN & COUNTRY 1990	USA	REGULAR		UNIDAD	8215,00
0282017000113	VEHÍCULOS, MOTOS Y OTROS	REMOLQUE	GM	GM		REGULAR		UNIDAD	

Y habiéndose emitido el Acta Final de Subasta Pública en Línea No. 0282017SP0005, se ha constatado que el postor declarado ganador (posición No. 1) del LOTE NRO. 0282017000113, es el señor [REDACTED], con número de cédula de identidad [REDACTED]. SEGUNDO: El Sistema Informático ECUA-PASS, generó automáticamente la liquidación No. 34737823, pagada el 7 de mayo de 2017, por el valor total de 5 11,25 correspondiente a la tasa de inscripción por subasta electrónica del lote 0282017000113, equivalente al 3% del salario básico unificado; acorde a lo establecido en la Resolución Nro. SENAE-DGN-2017-0080-RE, de fecha 20 de enero de 2017. TERCERO: El Sistema Informático ECUA-PASS, generó automáticamente la liquidación No. 34750885, pagada el 17 de marzo de 2017, a favor del señor [REDACTED], con número de cédula de identidad [REDACTED] por el valor total de 5 5.416,00 (CINCO MIL CUATROCIENTOS DIECISEIS 00/100 DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS) correspondiente a la mejor oferta del lote 0282017000113. Es conveniente recalcar que, las liquidaciones 34737823 y 34750885 fueron pagadas dentro de los plazos establecidos. Que, el infrascripto Director Distrital, al tenor de lo indicado en la Resolución Nro. SENAE-DGN-2016-0949-RE y sus reformas, y el proceso establecido en el manual específico correspondiente, adjudica el Lote Nro. 0282017000113, a dicho postor; consecuentemente, de forma expresa DISPONGO: 1) ADJUDICAR el LOTE NRO. 0282017000113, al señor [REDACTED] con número de cédula de identidad [REDACTED], cuyos mercancías se muestran a continuación y tienen como referencia el MRN CEC 2006CSYI 0157-0038-0000; almacenado en el depósito temporal [REDACTED].

Nº. DE LOTE	CATEGORÍA DE MERCANCÍA	DESCRIPCIÓN DE MERCANCÍA	MARCA	CARACTERÍSTICAS	ORIGEN	ESTADO	CANTIDAD FISCAL	UNIDAD FÍSICA	VALOR BASE USD
0282017000113	VEHÍCULOS, MOTOS Y OTROS	VEHICULO MOTOVAN	CHEVROLET	USO 1990, FRACCION AUTOMATICA, VIN JCR0P6L290321790, COLOR BLANCO, 1000 CC, GASOLINA, HIDRAULICA, 7 AIRINTOTOWN & COUNTRY 1990	USA	REGULAR		UNIDAD	8215,00
0282017000113	VEHÍCULOS, MOTOS Y OTROS	REMOLQUE	GM	GM		REGULAR		UNIDAD	

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador  
Dirección General - Av. 25 de Julio Km. 4.5 Vía Puerto Marítimo (060112) PBX: (04) 5006060  
www.aduana.gob.ec



Providencia Nro. SENAE-DDG-2017-2027-PV

Guayaquil, 24 de mayo de 2017

El señor [REDACTED], con número de cédula de identidad [REDACTED] ha declarado ganador, al haber realizado la oferta más alta y cancelado la liquidación Nro. 34750005, el 17 de mayo de 2017, según se ha verificado en el Sistema Informático ECUA-PASS.- 2) Que, el Director de Control Zona Primaria y/o su delegada, entregue el LOTE NRD. 0282017000113, al señor adjudicatario [REDACTED] con número de cédula de identidad [REDACTED], siendo su absoluta responsabilidad, la verificación y entrega de la mercancía conforme al detalle del LOTE NRD. 0282017000113, que tiene como referencia el MRN CEC2000CSVU0057-0058-0000, y está almacenado en el depósito temporal INARPI S.A. Adicionalmente, una vez que se realice la entrega del LOTE NRD. 0282017000113, al señor adjudicatario [REDACTED], el Director de Control Zona Primaria y/o su delegada, deberá enviar copia del acta de entrega-recepción a la Jefatura de Remates y a la Dirección Distrital, en el que se incluyan las novedades (si las hubiere) y el registro fotográfico, como constancia de lo actuado.- 3) El presente acto servirá, de título de propiedad para el adjudicatario.- 4) El adjudicatario, señor [REDACTED] deberá presentar el formulario VEH-01, anexo al presente Acto Administrativo, en el Servicio de Rentas Internas (SRI), para realizar el registro de subcategoría vehicular y precio de venta.- 5) Una vez que el SRI haya creado la subcategoría vehicular, el adjudicatario deberá informar a la Jefatura de Remates y Otras Operaciones, a los correos electrónicos: [mandradof@aduana.gob.ec](mailto:mandradof@aduana.gob.ec) y [asparta@aduana.gob.ec](mailto:asparta@aduana.gob.ec), para que realicen el registro aduanero de matriculación vehicular (RAMV).- 6) Que, la Directora de la Dirección Administrativa Financiera y/o su delegada, cumpla con el artículo 5 de la Resolución Nro. SENAE-DGN-2016-0181-RE y su reforma, la resolución Nro. SENAE-DGN-2016-0689-RE, de fecha 30 de agosto de 2016, en lo atinante a la devolución mediante nota de crédito, de los valores por concepto de gastos de almacenamiento y manipulación del depósito temporal respectivo. Para el efecto, del valor total cancelado por el adjudicatario, en caso de que la mercancía haya estado almacenada en un depósito aduanero o temporal, se dispondrá la devolución de hasta el 50% del valor sumamente obtenido por concepto de gastos de almacenamiento y manipulación, según el cálculo que remita el respectivo depósito. 7) Que, en caso de que se emita la nota de crédito desmaterializada, según inciso precedente, la Directora de la Dirección Administrativa Financiera y/o su delegada, remita al suscrito y a la Dirección de Puerto, los documentos que soporten su ejecución. 8) Que, el depósito temporal INARPI S.A., otorgue todas las facilidades para el retiro de la mercancía adjudicada por subasta en línea, al ofertante declarado ganador. Para lo cual, deberá considerar, adicionalmente, lo indicado en el inciso seis (6), respecto a los valores que se generen por concepto de almacenamiento y manipulación. 9) Del presente Acto Administrativo conozca el señor [REDACTED] IR; Dirección de Puerto de la Dirección Distrital de Guayaquil; Jefatura de Remates y Otras Operaciones Aduaneras; Dirección de Control Zona Primaria; Jefatura de Procesos Aduaneros Control Zona Primaria de la Bodega de la Dirección Distrital de Guayaquil; Dirección Administrativa Financiera GYEM; Dirección de Secretaría General del Distrito de Guayaquil; Secretario Ad-Int; Servicio de Rentas Internas; Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Depósito temporal INARPI S.A.- NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE.-

*Documento firmado electrónicamente*

Telg. Francisco Xavier Amador Moreno  
DIRECTOR DISTRITAL DE GUAYAQUIL

Anexos:

- registro\_subasta\_lote\_0282017000113.jpg
- 16717621\_recepcion.pdf
- 16718981\_adjudicacion.pdf
- senae-ldg-2013-0654-pa\_-\_precio\_de\_subasta\_anticipada09771000149522106.pdf
- formulario\_veh-0100007000-00225-008.pdf

Copias:

- Sistema Abogado
- Evilyn Patricia Zúñiga Flores
- Abogado Aduanero
- Sistema Legístico

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador  
Dirección General - Av. 25 de Julio Km. 4.5 Vía Puerto Marítimo (000112) PBX: (04) 5000000  
[www.aduana.gob.ec](http://www.aduana.gob.ec)

Shipper: [REDACTED]			
Consignee (not negotiable unless consigned to order): [REDACTED]		Carrier's Reference:	B/L-No.: HLCUGUA080950039
Notify Address (Carrier not responsible for failure to notify; see clause 21 (1) hereof): [REDACTED] GENERAL ELIZALDE 110 Y PICHINCHA 2200030 0992184870001		Export References:	
Vessel(s): CSAV PERU 8244NB		Forwarding Agent:	
Part of Loading: PUERTO QUETZAL		Consignee's Reference:	
Part of Discharge: GUAYAQUIL		Place of Receipt:	
		Place of Delivery:	

Container No., Seal No., Mark and No.	Number and Kind of Packages, Description of Goods	Gross Weight	Measurement
	Version 2 ALCANCE AL FLETE DE IMPORTACION (OPERABILIDAD DE CONTADORES)		Lic.Nro.: 8216501 Oficio Nro.: 281385
CONTENIDOR TIPO FASECARGA FADVOLUCION	TOTALDIMAS TOTALLIBRES DIASCORRAR	TARIFADMA	TOTALDOLARES
CSAVA 2400116 4000	01/12/2008 10/06/2017 2212 12 2000	86.00	200014.00

Shipper's declared Value (see clause 7(2) and 7(3))		Advers Particulars as declared by Shipper. With responsibility or warranty as to correctness by Carrier (see clause 11)	
Total No. of Containers received by the Carrier:		Packages received by the Carrier:	
Measurement:		Currency:	
Charge	Rate	Basic	W/Vol/Val
		IPC	Amount
Total Freight Prepaid		Total Freight Collect	
Total Freight		Total Freight	
Freight payable at:		Number of original B/L:	
GUAYAQUIL, 2017-06-05 13:25:59, [REDACTED]		Total : 200014.00	

## Anexo N° 7 Ejemplo 3 de naviera con problemas de liberación de contenedores



Providencia Nro. SENAE-DPMG-2016-0508-PV

Guayaquil, 04 de octubre de 2016

### SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR – DIRECCIÓN DISTRITAL DE GUAYAQUIL - DIRECCIÓN DEL PUERTO MARÍTIMO

#### CONSIDERANDO

Que, mediante Acto Administrativo Nro. SENAE-DZPG-2015-0087-PV, de fecha 05 de febrero de 2015 y notificado el 27 de mayo de 2015, suscrito por el Director de Control de Zona Primaria, en ese entonces, se dispuso en su parte pertinente: *"a) Declarar el ABANDONO DEFINITIVO de las mercancías que se encuentran en la unidad de carga CAIU4122518 que dicen ser 8 PAQUETES, conteniendo "ROWING BOAT", consignadas a [REDACTED] amparadas en el número de carga CEC2014MSCU0187-9094-0000; y, en virtud de NO haber presentado la declaración aduanera dentro de 30 días calendario contados a partir de la fecha de llegada 26/11/2014 conforme lo previsto en el Art. 66 del Reglamento del COPCI en concordancia con el literal a) del Art. 142 del COPCI, ni haber subsanado las causales dentro de los 25 días hábiles a partir del día siguiente del vencimiento, acorde a lo establecido en literal a) del Art. 143 Ibidem, en concordancia con el Art. 249 del Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones".*

Que, mediante Memorando Nro. SENAE-DZPG-2016-0879-M, de fecha 01 de junio de 2016, el Ing. Libio Alexander Tituaña Córdova, Director de Control de Zona Primaria, solicitó a la Directora Distrital de Guayaquil, lo siguiente: *"solicitamos que de acuerdo a los aplicativos informáticos que posee permita la continuidad del trámite pertinente, mediante el desbloqueo del número de Carga CEC2014MSCU0187-9094-0000, correspondiente a las mercancías consignadas a nombre de [REDACTED] que se encuentran en el depósito CONTECON GUAYAQUIL S.A., en virtud que el importador informa su deseo de continuar con el proceso de nacionalización de las mercancías. Se informa que a la compañía [REDACTED] contará con 10 días plazos a partir de la fecha de notificación del desbloqueo del número de carga para que subsane operativamente el acto administrativo de declaratoria de abandono". Sin embargo, de la revisión en el Sistema Ecuapass, el consignatario no subsanó operativamente el acto administrativo de declaratoria de abandono.*

Que, mediante Memorando Nro. SENAE-JRMG-2016-0328-M, de fecha 16 de junio de 2016, se puso en conocimiento del informe de inventario y avalúo Nro. SENAE-JRMG-2016-EDML-0037, de las mercancías amparadas en el número de carga CEC2014MSCU0187-9094-0000, unidad de carga CAIU4122518, que se encuentran en el Depósito Temporal Contecon, según se detalla a continuación:

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador  
Dirección General - Av. 25 de Julio Km. 4.5 Vía Puerto Marítimo (060112) PBX: (04) 5000000  
www.aduana.gob.ec



Providencia Nro. SENAE-DPMG-2016-0508-PV

Guayaquil, 04 de octubre de 2016

ITEMS	DESCRIPCIÓN DE MERCADERÍA	MARCA	SERIE	ESTADO	CONDICIÓN	CANTIDAD SEGÚN EMBALAJE	VALOR \$ USD POR UNIDAD	VALOR \$ USD FOR TOTAL
1	BOITE DE REMO I S. INTERNACIONAL A L.W CON ACCESORIOS	WINTECHRACING	RWCRI123F4H	NUEVO	BUENO	1	3.120,00	3.120,00
2	BOITE DE REMO I S. INTERNACIONAL A L.W CON ACCESORIOS	WINTECHRACING	RWCRI126F4H	NUEVO	BUENO	1	3.120,00	3.120,00
3	BOITE DE REMO I S. INTERNACIONAL A L.W CON ACCESORIOS	WINTECHRACING	RWCRI127F4H	NUEVO	BUENO	1	3.120,00	3.120,00
4	BOITE DE REMO I S. INTERNACIONAL A L.W CON ACCESORIOS	WINTECHRACING	RWCRI125F4H	NUEVO	BUENO	1	3.120,00	3.120,00
5	BOITE DE REMO I S. INTERNACIONAL A.M.W CON ACCESORIOS	WINTECHRACING	RWCRI124F4H	NUEVO	BUENO	1	3.118,75	3.118,75
6	BOITE DE REMO ENA- INTERNACIONAL A L.W CON ACCESORIOS	WINTECHRACING	RWCRI166F4H	NUEVO	BUENO	1	4.652,00	4.652,00
7	BOITE DE REMO ENA- INTERNACIONAL A L.W CON ACCESORIOS	WINTECHRACING	RWCRI165F4H	NUEVO	BUENO	1	4.652,00	4.652,00
8	BOITE DE REMO ENA- INTERNACIONAL A L.W CON ACCESORIOS	WINTECHRACING	RWCRI163F4H	NUEVO	BUENO	1	4.652,00	4.652,00
TOTAL						8		28.534,75

Según informe de inventario y avalúo Nro. SENAE-JRMG-2016-EDML-0037, la mercancía se clasifica en la subpartida arancelaria 8903.99.90, que de acuerdo al Arancel Nacional de Importaciones, no presenta restricciones y/ o prohibiciones al comercio exterior.

Que, mediante Providencia Nro. SENAE-DPMG-2016-0168-M, de fecha 17 de junio de 2016, se realizó la publicación de reconocimiento de mercancías previo al inicio del proceso de adjudicación gratuita, mediante el cual se realizó una convocatoria pública, a través del portal electrónico oficial [www.aduana.gob.ec](http://www.aduana.gob.ec), adjuntando el listado de las mercancías objeto a ser adjudicadas, a fin de que las entidades del sector público, excepto

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador  
 Dirección General - Av. 25 de Julio Km. 4.5 Vía Puerto Matamoros (090112) PHS: (04) 5000060  
[www.aduana.gob.ec](http://www.aduana.gob.ec)



Providencia Nro. SENAE-DPMG-2016-0508-PV

Guayaquil, 04 de octubre de 2016

las empresas públicas y entidades privadas de asistencia social, beneficencia, educación o investigación sin fines de lucro puedan acercarse a reconocerlas. Este periodo de reconocimiento duró cinco días hábiles, a partir del 21 de junio de 2016.

Que, mediante Providencia Nro. SENAE-DPMG-2016-0335-PV, de fecha 5 de julio de 2016, se realizó la publicación para requerimiento de mercancías previo al inicio del proceso de adjudicación gratuita, mediante el cual se realizó una convocatoria pública, a través del portal electrónico oficial [www.aduana.gob.ec](http://www.aduana.gob.ec), adjuntando el listado de las mercancías objeto a ser adjudicadas, a fin de que las entidades del sector público, excepto las empresas públicas y entidades privadas de asistencia social, beneficencia, educación o investigación sin fines de lucro puedan realizar los requerimientos respectivos según sus fines institucionales. Este periodo duró 5 días hábiles, a partir del 8 de septiembre de 2016.

Que, mediante oficio Nro. MD-DM-2016-0828, recibido el 15 de septiembre de 2016, mediante Documento Nro. SENAE-DSG-20016-9041-E, la Mgs. Karina de Lourdes Sáenz Quintuña, en su calidad de Ministra Subrogante del Ministerio del Deporte, solicitó ser beneficiario de las mercancías disponibles para adjudicación gratuita y manifestó lo siguiente: *"...En atención a la convocatoria pública para requerimiento de mercancías mediante providencia Nro. SENAE-DPMG-2016-0335-PV, del 05 de julio de 2016 (...) solicito a usted se sirva autorizar la adjudicación gratuita a favor del Ministerio del Deporte quien tiene sus proyectos de apoyo y fomento de actividades deportivas en pro del bienestar de la juventud"*.

Que, el Ministerio es el organismo rector de la Actividad Física y el Deporte que define las políticas, los objetivos y las estrategias del sector, como generador del buen vivir. La Agenda Sectorial del Ministerio Coordinador de Desarrollo Social es un instrumento de coordinación intersectorial que define las políticas públicas, programas y proyectos a través de ejes estratégicos en los cuales se alinean los Ministerios Sectoriales; a continuación se presenta la alineación del Ministerio del Deporte, respecto al eje estratégico de calidad de los servicios. *Políticas Públicas Ministerio del Deporte: Consolidar la rectoría del Ministerio Sectorial del Sistema Deportivo, Educación Física y Recreación. Promover la profesionalización del Deporte de Alto Rendimiento. Lineamientos estratégicos: 1. Consolidar el Sistema Nacional de Información Deportiva que integre registros de las organizaciones, deportistas, entrenadores, jueces, infraestructura, eventos nacionales e internacionales, entre otros. 2. Establecer el marco regulatorio en el área de la práctica de la cultura física, la infraestructura y la implementación deportiva, y vigilar su cumplimiento. 3. Promover la participación del Consejo Ciudadano Sectorial del Deporte como instancia de consulta en la formulación e implementación y veeduría de las políticas. 4. Generar condiciones y capacidades para incrementar la cantidad y calidad de la reserva deportiva que representará al país. 5. Establecer e implementar los lineamientos técnicos para la selección de los mejores deportistas en las distintas disciplinas. 6. Auspiciar la preparación física y psicológica de*

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador

Dirección General - Av. 25 de Julio Km. 4.5 Vía Puero Máximo (000112) PDS: (04) 5006000

[www.aduana.gob.ec](http://www.aduana.gob.ec)

\* Documento generado por Sigepac

3/10



Providencia Nro. SENAE-DPMG-2016-0508-PV

Guayaquil, 04 de octubre de 2016

los deportistas de élite, su participación en competencias, entrenamiento especializado, y otros rubros tendientes a su profesionalización. (Tomado de la página web oficial <http://www.deporte.gob.ec/valores-mision-vision/>)

Que mediante Memorando Nro. SENAE-DSGG-2016-0979-M, suscrito el 26 de septiembre de 2016, la Directora de Secretaría General GYEM, Ing. [REDACTED] informó: "En atención a su Memorando No.

SENAE-JRMG-2016-0513-M, respecto a la Providencia SENAE-DPMG-2016-0335-PV, cumpla con informar a usted en base al Sistema de Gestión Documental QUIPUX, con los siguientes criterios de búsqueda :

Fecha de inicio : 8 Septiembre 2016

Fecha de fin: 15 Septiembre 2016

Referencia/sunto: SENAE-DPMG-2016-0335-PV

Tipo de Documento : Externo

Área: Dirección de Secretaría General GYEM

Que a través de la ventanilla de la Secretaría General del Distrito Guayaquil, no se reflejan trámites ingresados".

Que mediante Memorando Nro. SENAE-DSG-2016-1856-M, suscrito el 29 de septiembre de 2016, la Directora de Secretaría General, Lda. [REDACTED]

informó: "Informo a usted que revisado el Sistema de Gestión Documental QuipuX desde el 8 hasta el 15 de septiembre de 2016 se constata que, en esta Dirección de Secretaría General, se presentó un solo documento que fue registrado con el N° SENAE-DSG-2016-9041-E el día 15 de septiembre del presente año, el mismo que guarda relación con la Providencia Nro. SENAE-DPMG-2016-0335-PV, y que se adjunta al presente en archivo pdf".

Que en el Suplemento del Registro Oficial No. 351, de fecha 29 de diciembre del 2010, se publicó el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, contemplando en el Libro V, Capítulo VII Subasta Pública, Adjudicación Gratuita y Destrucción, que su Artículo 203 establece: "De la Adjudicación Gratuita.- Procede la adjudicación gratuita de las mercancías que se encuentren en abandono expreso o definitivo, de aquellas declaradas en decomiso administrativo o judicial, aún de aquellas respecto de las cuales se hubiere iniciado un proceso de subasta pública, dentro de los términos y las disposiciones contenidas en el presente Código, su reglamento y demás normas del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador(...) Adicionalmente, procede la adjudicación gratuita a favor de las instituciones de asistencia social, beneficencia, educación o investigación sin fines de lucro que las requieran para el cumplimiento de sus fines, de acuerdo a su objeto social, en los casos y con las condiciones que se prevean en el Reglamento al presente Código."

Que en el Suplemento del Registro Oficial No. 452, de fecha 19 de mayo de 2011, se publicó el Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador

Dirección General - Av. 25 de Julio Km. 4.5 Vía Puerto Marítimo (900112) PISX: (04) 5000000

[www.aduana.gob.ec](http://www.aduana.gob.ec)



Providencia Nro. SENAE-DPMG-2016-0508-PV

Guayaquil, 04 de octubre de 2016

V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, que en su Artículo 252 señala: *"Adjudicación gratuita.- La adjudicación gratuita será otorgada por el Director Distrital del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador de la pertinente jurisdicción, considerando como beneficiarios a personas jurídicas públicas o privadas de asistencia social, beneficencia, educación o investigación sin fines de lucro que se encuentren debidamente registradas en el Ministerio responsable de la política social del Estado. La adjudicación de las mercancías se realizará en función del objeto social de cada institución. Su procedimiento y requisitos serán determinados por la Dirección o Director del Servicio Nacional de Aduanas. Procede la adjudicación gratuita en los siguientes casos: a) Para las mercancías que se encuentren en abandono expreso o definitivo, de aquellas declaradas en decomiso administrativo o judicial"* 7.

Que, el Registro Oficial No. 785, de fecha 10 de septiembre de 2012, publicó la Resolución Nro. SENAE-DGN-2012-0238-RE, reformada el 05 de marzo de 2013, mediante Resolución Nro. SENAE-DGN-2013-0078-RE; el 17 de febrero de 2014, mediante Resolución Nro. SENAE-DGN-2014-0116-RE; el 24 de abril de 2015, mediante Resolución Nro. SENAE-DGN-2015-0248-RE; el 11 de septiembre de 2015, mediante Resolución Nro. SENAE-DGN-2015-0754-RE; el 07 de octubre de 2015, mediante Resolución Nro. SENAE-DGN-2015-0845-RE; el 29 de octubre de 2015, mediante Resolución Nro. SENAE-DGN-2015-0912-RE y el 23 de diciembre de 2015, mediante Resolución Nro. SENAE-DGN-2015-1012-RE, que establece el Procedimiento General de Adjudicación Gratuita, Subasta Pública y Destrucción, , que en su artículo 5, señala: *"Mercancía de prohibida importación y no autorizada para la importación.- (...) Las mercancías de prohibida importación que hayan caído en abandono o decomiso, serán directamente destruidas sin ser sometidas a subasta o adjudicación gratuita, con excepción de aquellas respecto de las cuales el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones disponga un tratamiento distinto. Sin perjuicio de lo antedicho, los vehículos usados podrán ser sometidos a adjudicación gratuita entre entidades públicas únicamente, exceptuando a aquellas que por su naturaleza suntuaria no se adecuen al cumplimiento de los fines del Estado. Estos últimos podrán ser sometidos a proceso de subasta. Las que carezcan de documentos de acompañamiento o de soporte relacionados con restricciones técnicas al comercio, podrán ser adjudicadas gratuitamente tanto a entidades públicas como privadas sin fines de lucro de asistencia social, beneficencia, educación o investigación. En ambos casos, éstas no podrán ser destinadas al comercio, sino que deberán ser destinadas directamente para el cumplimiento de sus fines (...) Las entidades beneficiarias de mercancías que requieran cumplir restricciones técnicas al comercio serán las únicas responsables de verificar la aptitud y calidad de las mercancías adjudicadas, con la entidad encargada de emitir el correspondiente permiso. Los teléfonos celulares, que carezcan de documentos de acompañamiento o de soporte, no se registrarán por las disposiciones señaladas anteriormente, por lo que podrán ser subastados públicamente, según disponga el Director Distrital competente, en dichos casos los adjudicatarios no estarán obligados posteriormente a cumplir con la obtención de dichos documentos."*

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador  
Dirección General - Av. 25 de Julio Km. 4.5 Vía Puerto Marítimo (900112) PBC: (04) 5000600  
www.aduana.gob.ec

\* Documento generado por Sisaes

5/10



Providencia Nro. SENAE-DPMG-2016-0508-PV

Guayaquil, 04 de octubre de 2016

Que la norma *ibidem*, en su artículo 11, señala: *"Beneficiarios: Las entidades que consten en el catastro de entidades públicas, así como las privadas de asistencia social, beneficencia, educación o investigación sin fines de lucro, podrán participar del procedimiento de adjudicación gratuita, según las reglas establecidas en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, el Reglamento a su Libro V y la presente resolución"*.

Que la norma *ibidem*, en su artículo 14, señala: *"Publicación: Previo al inicio del proceso de adjudicación gratuita, el SENAE efectuará una convocatoria pública adjuntando el listado de las mercancías que serán adjudicadas, a fin de que las entidades registradas puedan acercarse a reconocerlas. Este período de reconocimiento durará cinco días hábiles, luego del cual el SENAE publicará las mercancías aptas para ser adjudicadas durante 5 días hábiles, a fin de que las entidades registradas puedan realizar los requerimientos respectivos según sus fines institucionales. Estas publicaciones se efectuarán a través de la página web oficial del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Los requerimientos podrán ser por la totalidad de los bienes enunciados o únicamente por una parte de ellos, pero en uno u otro caso la entidad ganadora obtendrá la totalidad de bienes requeridos. La Dirección Distrital del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador correspondiente, analizará la adecuación de las solicitudes con los fines institucionales del respectivo requirente y su orden de ingreso. Se tomará en cuenta el orden de ingreso de las solicitudes dando prioridad a las entidades del sector público y contando únicamente las solicitudes válidas que se adecuen a los fines institucionales de la entidad pública o privada requirente (el énfasis y subrayado son de mi autoría.) Enténdase que el proceso de adjudicación gratuita inicia formalmente con la publicación de las mercancías aptas para ser parte del proceso respectivo"*.

Que la norma *ibidem*, en su artículo 16, indica: *"Tiempo máximo para el retiro: Si la entidad beneficiaria no retirase la mercancía en el término máximo de 15 días hábiles, prorrogables por 15 días adicionales a solicitud motivada de parte, ésta será adjudicada a la entidad subsiguiente, dando prioridad a las entidades públicas, la cual contará con los mismos plazos para retirarla a partir de la notificación. Las mercancías serán entregadas previa suscripción del acta de entrega-recepción correspondiente, la cual contendrá el detalle de bienes entregados por el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador y su valor"*.

Que la norma *ibidem*, en su artículo 17, indica: *"Mercancías no adjudicadas gratuitamente: Si no existieren entidades del sector público o privado válidamente interesadas respecto a los bienes publicados, o si las entidades requirentes no las hubieren retirado oportunamente, el Director Distrital emitirá informe detallando el estado de las mercancías y determinando su aptitud para incluirlas en un proceso posterior de adjudicación gratuita, subasta o de ser destruidas. De comprobarse en el*

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador  
Dirección General - Av. 25 de Julio Km. 4.5 Vía Puerto Marítimo (000112) PBX: (04) 5006060  
www.aduana.gob.ec



Providencia Nro. SENAE-DPMG-2016-0508-PV

Guayaquil, 04 de octubre de 2016

*Informe que las mercancías son susceptibles de otro proceso de adjudicación gratuita, se podrá realizar por una última ocasión dicho proceso; en caso de que se determine la aptitud para un proceso de subasta se podrá iniciar el mismo según el proceso respectivo, si el informe determina la aptitud para ambas figuras el Director Distrital podrá elegir cualquiera de las dos. En caso de que el informe indique como resultado que las mercancías no se encuentran aptas para ser incluídas en un proceso de adjudicación y/o subasta, se procederá inmediatamente con la destrucción de las mismas, que se efectuará en un plazo máximo de 20 días hábiles contados desde la fecha del mencionado informe”.*

Que, en cumplimiento del Artículo 14 de la Resolución Nro. SENAE-DGN-2012-0238-RE y sus reformas, la solicitud de adjudicación gratuita realizada por el Ministerio del Deporte, debidamente representado por su Ministra Subrogante, Mgs. [REDACTED]  fue la única solicitud ingresada a través del Sistema de Gestión Documental Quipus, según lo informado por la Secretaría General a través del Memorando Nro. SENAE-DSG-2016-1856-M y es válida de acuerdo a los fines institucionales de la entidad.

Por las consideraciones expuestas, la suscrita Directora de Puerto Marítimo de la Dirección Distrital de Guayaquil del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, en uso de las atribuciones contemplada en los literales a) y b) del Artículo 218 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, concordante con lo establecido en el Artículo 203 ibidem, y de la delegación conferida por el Director Distrital de Guayaquil del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, en el Numeral Ordinal Cuarto de la Resolución No. DDG-04083, de fecha 30 de diciembre de 2010, DISPONE lo siguiente:

**PRIMERO:** Autorizar la ADJUDICACIÓN GRATUITA, al [REDACTED] representado por su Ministra Subrogante, Mgs. [REDACTED] de las mercancías amparadas en el número de carga CEC2014MSCU0187-9094-0000, unidad de carga CAIU4122518, que se encuentran en el Depósito Temporal Contecon, según se detalla a continuación:



Providencia Nro. SENAE-DPMG-2016-0508-PV

Guayaquil, 04 de octubre de 2016

ITEMS DE MERCADERÍA	DESCRIPCIÓN	MARCA	SERIE	ESTADO	CONDICIÓN	CANTIDAD SEGÚN EMBALAJE	VALOR \$ USD POR UNITARIO	VALOR \$ USD POR TOTAL
1	ROTE DE RESO 1 X INTERNACIONAL A LW CON ACCESORIOS	WINTECHRACING	RWCR132F414	SUENO	BUENO	1	3.120,00	3.120,00
2	ROTE DE RESO 1 X INTERNACIONAL A LW CON ACCESORIOS	WINTECHRACING	RWCR132F414	SUENO	BUENO	1	3.120,00	3.120,00
3	ROTE DE RESO 1 X INTERNACIONAL A LW CON ACCESORIOS	WINTECHRACING	RWCR132F414	SUENO	BUENO	1	3.120,00	3.120,00
4	ROTE DE RESO 1 X INTERNACIONAL A LW CON ACCESORIOS	WINTECHRACING	RWCR132F414	SUENO	BUENO	1	3.120,00	3.120,00
5	ROTE DE RESO 1 X INTERNACIONAL A LW CON ACCESORIOS	WINTECHRACING	RWCR132F414	SUENO	BUENO	1	3.118,75	3.118,75
6	ROTE DE RESO 2X- INTERNACIONAL A LW CON ACCESORIOS	WINTECHRACING	RWCR216F414	SUENO	BUENO	1	4.652,00	4.652,00
7	ROTE DE RESO 2X- INTERNACIONAL A LW CON ACCESORIOS	WINTECHRACING	RWCR216F414	SUENO	BUENO	1	4.652,00	4.652,00
8	ROTE DE RESO 2X- INTERNACIONAL A LW CON ACCESORIOS	WINTECHRACING	RWCR216F414	SUENO	BUENO	1	4.652,00	4.652,00
TOTAL			8				28.554,75	

Dado que fue la única solicitud ingresada a través del Sistema de Gestión Documental Quipux, según lo informado por la Secretaría General a través del Memorando Nro. SENAE-DSG-2016-1856-M y es válida de acuerdo a los fines institucionales de la entidad.

SEGUNDO: Que el Director de Control de Zona Primaria y/o su delegado, en conjunto con el delegado del Depósito Temporal o Bodega del SENAE, donde se encuentre almacenada la mercancía descrita en el inciso anterior, procederán con la entrega de las mercancías detalladas en el inciso (1), al Ministerio del Deporte, representado por la Mgs. [REDACTED] y/o su delegado; previa suscripción de las actas de

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador  
 Dirección General - Av. 25 de Julio Km. 4.5 Vía Puerto Marítimo (090112) PBX: (04) 5060660  
 www.aduana.gob.ec



Providencia Nro. SENAE-DPMG-2016-0508-PV

Guayaquil, 04 de octubre de 2016

entrega - recepción correspondientes, las cuales contendrán el detalle de bienes entregados por el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador y su valor con las respectivas fotos, al tenor de lo señalado en el artículo 16 de la Resolución Nro. SENAE-DGN-2012-0238-RE y sus reformas.

**TERCERO:** Que, el Director de Control de Zona Primaria y/o su delegado, remitan el informe de ejecución del presente Acto Administrativo, junto con las fotos y las actas de entrega-recepción. El informe deberá ser enviado mediante memorando a la Dirección del Puerto y a la Jefatura de Remates en un plazo no mayor a 72 horas posteriores a la culminación de la operación.

**CUARTO:** Al tenor de lo señalado en el artículo 16 de la Resolución Nro. SENAE-DGN-2012-0238-RE y sus reformas, el tiempo máximo para el retiro de la mercancía adjudicada es de 15 días hábiles, prorrogables por 15 días adicionales a solicitud motivada de parte. Si la entidad beneficiaria no retirase la mercancía en el término señalado, ésta será adjudicada a la entidad subsiguiente, dando prioridad a las entidades públicas, la cual contará con los mismos plazos para retirarla a partir de la notificación. Adicionalmente, al tenor del artículo 17 de la Resolución Nro. SENAE-DGN-2012-0238-RE y sus reformas, si las entidades requerientes de las mercancías adjudicadas gratuitamente, no los hubieren retirado oportunamente, el Director Distrital emitirá informe detallando el estado de las mercancías y determinando su aptitud para incluirlas en un proceso posterior de adjudicación gratuita, subasta o de ser destruidas.

**QUINTO:** Es total responsabilidad del [REDACTED] el uso de las mercancías adjudicadas gratuitamente amparadas en esta providencia. Teniendo en cuenta que éstas no podrán ser destinadas al comercio, sino que deberán ser destinadas directamente para el cumplimiento de sus fines institucionales. [REDACTED] deberá enviar un informe dirigido a la Jefatura de Remates y Otras Operaciones Aduaneras, en el que conste el uso de las mercancías adjudicadas y el registro fotográfico del mismo.

**SEXTO:** Que la Dirección Nacional de Mejora Continua y Tecnologías de la Información, realice publicación del presente Acto Administrativo, al día hábil siguiente de su notificación, en el portal electrónico oficial del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador [www.aduana.gob.ec](http://www.aduana.gob.ec).

**SÉPTIMO:** Del presente Acto Administrativo conozca el [REDACTED] Jefatura de Remates y Otras Operaciones Aduaneras, Dirección Nacional de Mejora Continua y Tecnología de la Información, Dirección de Zona Primaria, Bodega del SENAE y Secretaría General GYEM.

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador  
Dirección General - Av. 25 de Julio Km. 4.5 Vía Puerto Madero (090112) PBX: (04) 5006060  
[www.aduana.gob.ec](http://www.aduana.gob.ec)



NORASIA CONTAINER LINES LIMITED

BILL OF LADING FOR PORT TO PORT AND INTERMODAL SHIPMENT

HANGZHOU FLYING EAGLE BOAT CO., LTD

NGKOF2400

[Redacted]

[Redacted]

MT YV. CARLOS JUDY ARCEMENA S/N

0992200391001

NINGBO

MSC ARUSHI R. 44458

GUAYAQUIL

ALCANCE AL FLETE DE IMPORTACIÓN  
(SOBRESTADIA DE CONTENEDORES)

Liq.No.: 8206087 - 0  
Ofido No.: 225170

CONTENEDOR	TIPO	FJDESCARGA	FJDEVOLUCION	TOTALKGS	TOTALLIBRES	DIASCORRAR	TARIFA/DIA	TOTALDOLARES
CA204122818	40DV	26/11/2014	14/10/2014	488	21	667	120.00	80040.00

Subtotal: 80040.00  
Total: 80040.00

By \_\_\_\_\_  
as Agent/only for the Carrier

GUAYAQUIL, 2014-11-30 18:52:24.0

VERSION 070201

FOLIO NRO: FL 15609264