



UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE COMERCIO EXTERIOR

“TRABAJO DE TITULACION”

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:

INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR

TEMA:

“INCIDENCIAS DE LOS COSTOS LOGÍSTICOS EN LA IMPORTACIÓN DE PRODUCTOS PERECIBLES AMPARADAS BAJO EL RÉGIMEN DE DESADUANAMIENTO DIRECTO EN EL ECUADOR”

TUTOR:

MSC. FELIPE CASTILLO

AUTORES:

MARCELO DANIEL ASPIAZU ALCIVAR

FREDDY EDGAR MEDINA LAVERDI

GUAYAQUIL-ECUADOR

2013-2014

**CERTIFICACIÓN DE LOS AUTORES DEL PROYECTO DE
INVESTIGACIÓN**

Guayaquil, 14 de enero del 2014

Certifico que el proyecto de investigación titulado **INCIDENCIAS DE LOS COSTOS LOGÍSTICOS EN LA IMPORTACIÓN DE PRODUCTOS PERECIBLES AMPARADAS BAJO EL RÉGIMEN DE DESADUANAMIENTO DIRECTO EN EL ECUADOR**, ha sido elaborado por **FREDDY EDGAR MEDINA LAVERDI** y **MARCELO DANIEL ASPIAZU ALCIVAR**, egresados de la Escuela de Comercio Exterior, bajo mi tutoría, y que el mismo reúne los requisitos para ser defendido ante el Tribunal.

.....

TUTOR
MSC. FELIPE CASTILLO CRIOLLO

**CERTIFICACIÓN DE LOS AUTORES DEL PROYECTO DE
INVESTIGACIÓN**

Guayaquil, 14 enero del 2014.

Certifico que el proyecto de investigación titulado **INCIDENCIAS DE LOS COSTOS LOGÍSTICOS EN LA IMPORTACIÓN DE PRODUCTOS PERECIBLES AMPARADAS BAJO EL RÉGIMEN DE DESADUANAMIENTO DIRECTO EN EL ECUADOR**, ha sido elaborado por **FREDDY EDGAR MEDINA LAVERDI y MARCELO DANIEL ASPIAZU ALCIVAR**, egresados de la Escuela de Comercio Exterior, bajo mi tutoría, y que el mismo reúne los requisitos para ser defendido ante el Tribunal.

.....

TUTOR

MSC. FELIPE CASTILLO CRIOLLO

DECLARACIÓN EXPRESA

La responsabilidad del contenido de este Proyecto de Investigación: **INCIDENCIAS DE LOS COSTOS LOGÍSTICOS EN LA IMPORTACIÓN DE PRODUCTOS PERECIBLES AMPARADAS BAJO EL RÉGIMEN DE DESADUANAMIENTO DIRECTO EN EL ECUADOR**, corresponde a **MARCELO DANIEL ASPIAZU ALCIVAR** y **FREDDY EDGAR MEDINA LAVERDI**, estudiantes de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil de la Escuela de Comercio Exterior.

MARCELO ASPIAZU

FREDDY MEDINA

DECLARACIÓN EXPRESA

La responsabilidad del contenido de este Proyecto de Investigación: **INCIDENCIAS DE LOS COSTOS LOGÍSTICOS EN LA IMPORTACIÓN DE PRODUCTOS PERECIBLES AMPARADAS BAJO EL RÉGIMEN DE DESADUANAMIENTO DIRECTO EN EL ECUADOR**, corresponde a **FREDDY EDGAR MEDINA LAVERDI**, estudiantes de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil de la Escuela de Comercio Exterior.

FREDDY MEDINA

MARCELO ASPIAZU

DEDICATORIA:

Este proyecto lo dedico a nuestro Dios todopoderoso, a nuestra Virgen María y a nuestro niño Jesús quienes me llenaron de sabiduría y mucha dedicación para mantenerme hasta el final de mi tesis de grado una de mis metas más esperada

A mis padres por la ayuda inmediata y motivación diaria , inculcándome valores y mucha confianza en mí.

A mis maestros en general por demostrar y dejar en mí una serie de experiencias y ejemplos de vida para un futuro sostenible desde todo punto de vista.

.....

FREDDY MEDINA LAVERDI

DEDICATORIA:

Este trabajo de titulación lo dedicamos al ser supremo Dios, por habernos iluminado con el don de paciencia y conocimientos para terminar el presente trabajo.

A nuestros padres con mucho cariño porque gracias a ellos hemos logrado muchas metas que nos hemos propuesto en nuestra vida.

A nuestros maestros que nos impartieron día a día sus conocimientos.

.....

MARCELO ASPIAZU ALCIVAR

AGRADECIMIENTO

Padre nuestro agradezco tu infinito amor y misericordia, por no dejarme desmayar y mantenerme siempre en pie de lucha para lograr este objetivo tan esperado.

Agradezco infinitamente a mis padres por confiar en mí, por darme la oportunidad de ser su hijo, de estar siempre presente en todo momento e incluso en las adversidades.

A mi madre por ser mi mejor consejera y mi padre por ser la persona motivadora, de empuje y mucho temple para las circunstancias varias que nos muestra la vida,

.....

FREDDY MEDINA LAVERDI

AGRADECIMIENTO

Agradecemos ante todo a Dios todo poderoso, por darnos la vida e inteligencia y el don de entendimiento para asimilar los conocimientos de muchas cosas lindas que nos harán valer como personas de bien.

A nuestros padres que con esfuerzo y sacrificio han hecho de nosotros unas personas dedicadas y empeñosas en nuestras metas, enseñándonos el respeto, honestidad y sobre todo la humildad en cualquier puesto que obtengamos.

.....

MARCELO ASPIAZU ALCIVAR

ÍNDICE GENERAL

| | Pág |
|--|------------|
| CAPÍTULO I | |
| 1. El problema a investigar | |
| 1.1. Tema | 3 |
| 1.2 Planteamiento del problema | 3 |
| 1.3 Formulación del problema | 4 |
| 1.4 Delimitación del problema | 5 |
| 1.5 Justificación e importancia | 6 |
| 1.6 Sistematización de la investigación | 7 |
| 1.7 Objetivo general | 8 |
| 1.8 Objetivos específicos | 8 |
| 1.9 Límites de la investigación | 8 |
| 1.10 Identificación de las variables | 9 |
| 1.10.1 Variable independiente | 9 |
| 1.10.2 Variable dependiente | 9 |
| 1.11 Hipótesis | 9 |
| CAPÍTULO II | |
| 2. Fundamentación teórica | |
| 10 | |
| 2.1 Antecedentes referenciales de la investigación | 10 |
| 2.1.1 Usuarios beneficiarios del régimen | 12 |
| 2.1.2 Operadores que participan en el proceso | 13 |
| 2.1.3 Tratamiento al desaduanamiento directo según la LOA | 15 |
| 2.1.3.1 Desaduanamiento Directo | 15 |
| 2.1.3.2 Aplicaciones Del Ecuapass En La Operatividad Aduanera | 15 |
| 2.1.3.3 Mercaderías Perecibles | 16 |
| 2.1.3.4 Riesgos En El Desaduanamiento De La Mercadería Perecible | 16 |
| 2.1.3.5 Incidencias Y Soluciones Dentro Del Proceso Logístico De Importación | 17 |
| 2.1.3.6 Logística De Las Mercancías Perecibles | 22 |
| 2.1.3.7 Destino De La Mercancía Perecibles | 23 |
| 2.1.3.8 Riesgos De La Logística Al Destino | 23 |

| | |
|--|----|
| 2.1.3.9 Tratamiento Al Desaduanamiento Directo Según La L.O.A. | 24 |
| 2.2 Marco teórico referencial | 25 |
| 2.2.1 Logística (JUST IN TIME) | 25 |
| 2.2.2 Carga para el transporte | 26 |
| 2.2.3 Protección del producto | 26 |
| 2.2.3.1 Envase | 27 |
| 2.2.3.2 Empaque | 28 |
| 2.2.3.3 Embalaje | 29 |
| 2.2.3.4 Marcado y rotulado | 29 |
| 2.2.3.4.1 ISO 780 | 30 |
| 2.2.3.4.2 ISO 7000 de marcado o rotulado | 31 |
| 2.2.4 Paletización | 32 |
| 2.2.4.1 Pallet o tarima | 32 |
| 2.2.4.2 Medidas de pallets | 32 |
| 2.2.4.3 NIMF – 15 | 33 |
| 2.2.4.4 ¿En qué países la exigen? | 33 |
| 2.2.4.5 ¿A qué productos afecta? | 33 |
| 2.2.4.6 Tratamiento térmico | 34 |
| 2.2.5 Contenedores | 34 |
| 2.2.5.1 Tipos de contenedores | 35 |
| 2.2.6 Modos y vías de transporte | 37 |
| 2.2.6.1 Transporte aéreo | 38 |
| 2.2.6.2 Transporte marítimo | 40 |
| 2.2.7 Seguridad en la transportación | 44 |
| 2.3 Marco legal | 45 |
| 2.3.1 Código orgánico de la producción | 45 |
| 2.3.2 Ley de régimen tributario interno | 48 |
| 2.4 Actual sistema aduanero | 51 |
| 2.4.1 Requisitos tecnológicos del sistema ECUAPASS | 53 |
| 2.4.2 Participación del agente de aduana | 53 |
| 2.4.3 Honorarios por trámites a los agentes de aduana | 54 |
| 2.5 Tipos de carga | 56 |

| | |
|---|----|
| 2.6 Procedimiento aduanero de importación | 58 |
|---|----|

CAPÍTULO III

| | |
|---|-----------|
| 3. Metodología | 69 |
| 3.1 Diseño de la investigación | 69 |
| 3.1.1 Marco Metodológico | 69 |
| 3.2 Metodología e instrumentos de investigación | 70 |
| 3.3 Recursos | 70 |
| 3.3.1 Fuentes de información | 70 |
| 3.3.2 Cronograma | 72 |
| 3.3.3 Presupuesto Para Recolección De Datos | 73 |
| 3.4 Diseño De La Investigación | 73 |

CAPÍTULO IV

| | |
|--|-----------|
| 4. Propuesta | 77 |
| 4.1 Título de la propuesta | 77 |
| 4.2 Justificación | 77 |
| 4.3 Objetivo general de la propuesta | 77 |
| 4.4 Objetivos específicos de la propuesta | 78 |
| 4.5 Hipótesis | 78 |
| 4.6 Desarrollo | 78 |
| 4.7 Listado de contenidos y flujos de la propuesta | 88 |
| 4.8 Control del personal y de los procesos de la SENAE | 88 |
| 4.9 Capacitación del talento humano | 89 |
| 4.10 Viabilidad de la propuesta | 90 |
| 4.11 Conclusiones | 91 |
| 4.12 Recomendaciones | 92 |

Bibliografía

Anexos

ÍNDICE DE TABLAS

| | Pág. |
|---|-------------|
| <i>Tabla 1.</i> Delimitación de la problemática | 6 |
| <i>Tabla 2.</i> Listado de aerolíneas que operan en el Ecuador. | 40 |
| <i>Tabla 3.</i> Ventajas y Desventajas del transporte marítimo | 41 |
| <i>Tabla 4.</i> Diferencias entre SICE y ECUAPASS | 53 |
| <i>Tabla 5.</i> El costo logístico de importación por tráfico | 65 |
| <i>Tabla 6.</i> Días de demora un trámite para desaduanizar las mercaderías. | 66 |
| <i>Tabla 7.</i> Promedio de Trámites recibidos al mes por los principales Distritos | 66 |
| <i>Tabla 8.</i> Días que se demoran los trámites, desglosado por funciones | 67 |
| <i>Tabla 9.</i> Proceso de desaduanización comparativo | 68 |
| <i>Tabla 10.</i> Cronograma | 72 |
| <i>Tabla 11.</i> Presupuesto para recolección de datos | 73 |
| <i>Tabla 12.</i> Finalidad y plan de acción del comercio | 89 |

ÍNDICE DE FIGURAS

| | Pág. |
|--|-------------|
| <i>Figura 1.</i> Protección del producto | 26 |
| <i>Figura 2.</i> Empaque y embalaje | 28 |
| <i>Figura 3.</i> Embalaje | 29 |
| <i>Figura 4.</i> Tipo de contenedores | 37 |
| <i>Figura 5.</i> Tarifas de importación aéreo y marítimo | 55 |
| <i>Figura 6.</i> Tarifas de importación marítimo | 55 |

ÍNDICE DE FLUJOGRAMAS

| | Pág. |
|---|-------------|
| <i>Flujograma 1.</i> Transporte internacional | 37 |

RESUMEN EJECUTIVO

En el Ecuador, con la implementación del sistema aduanero (Ecuapass), el proceso de desaduanamiento directo sufrió un cambio muy significativo, se suponía que permitiría a los operadores de comercio exterior, realizar todas sus operaciones aduaneras de importación con absoluta agilidad y coordinación entre dependencias estatales encargadas de controlar el ingreso de mercancías al territorio aduanero. Es así que toda empresa que desee nacionalizar los productos perecibles de primera necesidad, al granel, y demás productos contemplados en el Art. 94 del reglamento al código orgánico de la producción, comercio e inversiones (COPCI) debe presentar una solicitud previa a la autoridad designada por la SENAE.

El ente que regula y controla todo el proceso es el servicio nacional de aduana del Ecuador (SENAE) quien a través del sistema informático, permitiría a los operadores de comercio exterior: realizar todas sus operaciones; reducir tiempos asociados al cumplimiento de formalidades aduaneras, acompañadas de la predisposición de los funcionarios aduaneros consolidar el proceso denominado.

El objetivo principal de este nuevo sistema era llegar al llamado “cero papeles, menos costos logísticos, y reducción del tiempo en la nacionalización”. Pero a pesar de ser de fácil acceso y de ser un servicio altamente tecnológico, los importadores han encontrado una serie de inconvenientes que no se ven reflejadas en el sistema pero si en el costo final de dichos artículos.

El mayor inconveniente se presenta al momento de inspeccionar la mercadería antes de la formalización del régimen, donde los funcionarios de la zona primaria y de agrocalidad no se ponen de acuerdo a la hora del traslado de los contenedores al patio de aforo del depósito temporal para realizar la inspección de la carga. Este desacuerdo afecta principalmente a aquellos productos que deben ser conservados en contenedores refrigerados u otro cuidado especial, pues el alquiler de ellos por hora eleva el precio final del producto.

Una vez realizada la inspección, se presenta otro de los inconvenientes, la tardanza para realizar el informe final de la mercadería inspeccionada por los funcionarios de zona primaria, esto debido a que se programa la inspección de la carga correspondiente a varios importadores para un determinado día y el informe se emite solo cuando se concluye totalmente la inspección, de tal manera que el primer importador atendido debe esperar hasta el último en la lista de inspección, perdiendo prácticamente todo el día en esta parte del proceso.

El crecimiento acelerado del comercio internacional, la integración de bloques comerciales, la nacionalización de la producción, el desarrollo de la tecnología informática, la revisión del papel del estado y del sector privado ante las nuevas realidades sociales y económicas, son tendencias que influyen en la necesidad del cambio en la actuación de los sistemas aduaneros y en la dirección de dicha transformación.

La respuesta debe ser una que permita mejorar el flujo de mercancías en velocidad, costo y seguridad, permitiendo a la vez, la existencia y aplicación de sistemas de control confiables que contribuyan con el cumplimiento de las regulaciones nacionales y supranacionales que rigen la importación de mercancías.

El presente trabajo de investigación pretende ser una herramienta que contribuya a la solución de estos inconvenientes que afectan directa e indirectamente en los costos logísticos de la importación principalmente de los productos perecibles.

EXECUTIVE SUMMARY

In Ecuador, with the implementation of Customs System (Ecuapass), the process of direct customs clearance underwent a significant change, it was supposed to allow to the foreign trade operators to perform all customs import operations with absolute agility and coordination between State Agencies in charge of controlling the entry of goods into the customs territory. It's so that any company that wish to nationalize the perishables staples, in bulk and other products referred in the Art. 94 of the Regulation Organic Code of the production, trade and investment (COPCI) must present a previous request to the authority designated by the SENAE.

The agency that regulates and controls the entire process is the Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), who through the computer system, allowing to the foreign trade operators: perform all its operations, reduce the associated time to compliance of customs formalities, and accompanied of the predisposition of customs functionaries to consolidate the denominated process.

The main objective of this new system was to reach the known as “zero paper, less logistics costs and also reduction of nationalizing time”. But despite of being of easy access and being of a high technological service, the importers have found some inconvenient that are not reflected in the system but in the final cost of these items yes.

The principal inconvenient occurs at the moment of inspecting the merchandise before of the formalization of the regimen, where the functionaries of primary zone (Zona Primaria) and AGROCALIDAD not put the same time for transferring the containers to the gauging yard in the temporary storage, this it to do the inspection of the cargo. This disagree of this agencies mainly affects those products that must be kept in refrigerated containers or must have other special care; this is because the renting of them by hour increase the final price of the product.

After the inspections, it's found other inconvenient, it's the delay of issuing the final report of the goods inspected by officials or functionaries of Primary Zone, this is due to

it's programmed the inspections of some imports for the same date and the final report of all inspections is issued when it's totally finished the inspections, so that the first importer served must wait until the last one in the list of inspections of this day, losing practically all the day in this part of the process.

The accelerated growth of international trade, the integration of trade blocs, the nationalization of products, the computer technology development, the revision of documents by the state and the private sector in the new social and economic realities, are trends that influence in the changing need in the update of customs systems and in the direction of this transformation.

The answer should be this one that allows improving the flow of goods in speed, cost and security, allowing at the same time the existence and application of reliable control systems that contribute to the accomplishment of national and supranational regulations that govern the merchandise imports.

This research project pretends to be an useful tool that helps to solve all these problems that affect directly or indirectly in the import logistic costs, mainly in the perishable products.

INTRODUCCIÓN

En un mundo exigente y frente a los cambios, que se producen a su alrededor, es necesario que se busquen procesos que sirvan como herramientas de productividad; que permitan encontrar un camino sistemático y continuo capaz que garantice: evaluar productos, servicios y procesos de trabajo de las instituciones reconocidas como representantes del sector estatal, con el fin de obtener óptimos resultados en beneficio de los usuarios.

El servicio nacional de aduana del Ecuador, no puede estar ajena a esta realidad, es necesario que dentro de la institución se busquen los mecanismos idóneos que eviten problemas a los importadores, quienes necesitan su mercadería sin tener que pasar por el vía crúsis que representa la nacionalización de los productos perecibles, muchas veces por desconocimiento del sistema, los usuarios aumentan los tiempos para realizar las actividades de comercio exterior ocasionando las trabas y dificultades que se presentan dentro de la estructura aduanera.

En la actualidad la logística está relacionada con procedimientos que abarcan desde la compra de materias primas hasta la entrega del producto final al consumidor. Intervienen en ella procesos de planificación, implementación y de integración, comprendiendo todo lo relativo a planificar la producción, el manejo de empaques y embalajes, transporte, manejo de inventarios, tramitación de órdenes y manejo de información a lo largo de toda la cadena a fin de que los interesados obtengan los productos de manera rápida, económica y confiable.

El presente proyecto de investigación pretende ser una guía a seguir para los usuarios del régimen de desaduanamiento directo, principalmente de productos perecibles capaz de lograr un proceso que cubra desde que la mercadería llega al puerto marítimo de Guayaquil, hasta llegar al levante de la misma.

Los temas abordados están divididos en cuatro capítulos, partiendo de lo general a lo particular, de tal manera que en el primer capítulo se va a plantear el problema base de

esta investigación, el mismo que nos llevará a conocer la delimitación y formulación del problema de la investigación, los objetivos generales y específicos, la justificación donde se explica de forma convincente el motivo por el qué y para qué se va a realizar la investigación, la hipótesis que es la proposición anunciada para responder tentativamente a la problemática planteada y finalmente elaboramos las variables y la operacionalidad de las mismas.

El segundo capítulo está enfocado principalmente a conocer los fundamentos teóricos, conceptuales y legales, teniendo como base las definiciones ofrecidas por los diversos autores investigados, que nos dan soporte al proyecto de investigación.

El tercer capítulo consiste en utilizar la metodología, a conocer el diseño, el paradigma de la investigación, el tipo de estudio, el marco metodológico, los instrumentos de investigación, la muestra, el tamaño de la población y la caracterización de la muestra, el análisis e interpretación de los resultados obtenidos en la utilización de la metodología, permitirá contrastar las informaciones emanadas de los diferentes instrumentos empleados en el proyecto como encuestas observaciones, entrevista.

El cuarto capítulo del proyecto concluye con la propuesta planteada que se enmarcará en el análisis de las incidencias de los costos logísticos en la importación de productos perecibles amparadas bajo el régimen de desaduanamiento directo en el Ecuador, donde se dan a conocer los resultados finales, se establece el análisis de viabilidad y finalmente en base al desarrollo del proyecto de investigación se establecen las conclusiones y recomendaciones.

CAPITULO I

1. PROBLEMA A INVESTIGAR

1.1. TEMA

“INCIDENCIAS DE LOS COSTOS LOGÍSTICOS EN LA IMPORTACIÓN DE PRODUCTOS PERECIBLES AMPARADA BAJO EL RÉGIMEN DE DESADUANAMIENTO DIRECTO EN EL ECUADOR”.

1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El desaduanamiento directo es considerado una herramienta de inmensa ayuda para los importadores de productos perecibles, en la necesidad de disponer de manera inmediata de los productos para ponerlo a disposición de los consumidores a un costo razonable, se estimaba que con la puesta en vigencia del nuevo marco regulatorio COPCI y con la implementación del sistema Ecuapass, este proceso no presentaría ningún inconveniente, en letras prácticamente los problemas presentados por años estaban solucionados, pero en la práctica no se presenta así.

Los inconvenientes se mantienen y se puede resumir como el principal, a la pérdida de tiempo debido a descoordinación entre funcionarios de zona primaria con los de agrocalidad. Los retrasos que se presentan a la hora de inspeccionar las mercancías, son constantes, aunque los horarios son preestablecidos, estos no son respetados por los delegados de dichas instituciones públicas. La manifiesta descoordinación representa ingentes sumas de dinero ocasionadas por demorajes, almacenamiento, pérdidas de ventas, etc., que significa incremento en el costo final del producto. Cabe mencionar que estas mercancías de características perecibles requieren levante de aduana inmediato pues sus corren el peligro de dañarse por no existir acondicionamiento especial en los almacenamientos temporales.

1.3 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Los consignatarios buscan permanentemente la optimización de tiempos y recursos en sus procesos logísticos de comercio exterior, y exigen que sus proveedores de servicios sean los más eficientes posibles y les provean de información inmediata y oportuna para la toma de decisiones. Además requieren de información proactiva que les permita presupuestar efectivamente sus pagos por tributos aduaneros y conocer de forma precisa el estado situacional de su carga.

Con la implementación del nuevo sistema informático aduanero Ecuapass, se proponen cambios en el proceso y uno de los principales objetivos al ponerlo en vigencia es: disminuir los tiempos de nacionalización de 7 días que se utilizaban con el sistema anterior a 3 con el actual, literalmente se presenta como la solución esperada por muchos años, sin embargo en la práctica no se cumple este propósito. Los motivos para el incumplimiento de este objetivo se resumen a continuación:

- ✓ Falta de coordinación entre funcionarios de aduana y agrocalidad.
- ✓ Incumplimiento a los horarios previamente establecidos.
- ✓ Retrasos en la hora de inspección de la mercadería.
- ✓ Demora en el informe para la respectiva salida de los contenedores.
- ✓ Error en la digitación de la información en el sistema de aduana con respecto al número de sellos emitidos.
- ✓ Lentitud de los procesos de revisión.
- ✓ Los aforos tanto físicos como documentales, no tienen un orden específico para ser despachados, lo cual genera que haya cierta discrecionalidad de los funcionarios en atender, generando que los tramites tomen varios días en culminar el proceso de revisión necesario y la mercancía pueda salir de aforo.
- ✓ Cuando la Información es de gran tamaño, esto deriva en que se tenga que usar métodos alternativos para el envío de información, a través de pen drive, CDS retrasando el proceso.

Esta serie de inconvenientes que a diario se vive en los principales puertos del país afecta principalmente a los productos perecibles que se transportan internacionalmente en contenedores con características especiales, como los refrigerados, evidenciando constantes retrasos durante todo el proceso, lo que impide el cumplimiento de los objetivos principales del sistema Ecuapass. Es preocupante la demora en la nacionalización de la mercadería porque se ve reflejada en los altos costos logísticos que deben ser tomados en consideración en primer lugar por los importadores y segundo por el consumidor final puesto que el producto se encarece en el mercado nacional.

Muchas veces la falta de acceso a información y a herramientas tecnológicas, dificulta seguir el proceso, por lo que normalmente el importador debe acudir a profesionales como agentes de aduana para que le presten sus servicios y le brinden la ayuda necesaria para solventar sus consultas.

Definitivamente el uso de tecnologías es muy importante en las gestiones de Comercio Exterior, permitiendo optimizar costos, tiempos y mejorar la productividad, es por esto que es importante contar con herramientas tecnológicas de mano que permitan fácilmente presupuestar, costear pagos aduaneros, clasificar mercancías y sobre todo, contar con información actualizada y oportuna.

Finalmente podemos observar la importancia de que el personal sea capacitado y motivado, obteniendo de esta forma empleados que cumplan a cabalidad con sus funciones e incrementando la recaudación personal. La optimización de tiempos en la gestión diaria de todo el equipo de trabajo de estos operadores de comercio es un factor de alto valor agregado en la cadena de servicios.

1.4. DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

En el actual contexto económico-social del Ecuador en general y en la aduana en particular, se ha observado que al no existir un adecuado funcionamiento en el sistema de desaduanamiento directo de productos perecibles, en cuanto a su proceso, influirá en los costos que soportan las empresas que dependen del comercio internacional de estos

productos. A continuación se presenta un cuadro con la delimitación de la problemática a analizar:

| | |
|-----------------|--|
| SECTOR | Público, Privado |
| ÁREA | Comercio Exterior |
| ASPECTO | Efectos del Sistema de desaduanamiento directo en los costos logísticos y eficiencia. |
| TEMA | Incidencias de los costos logísticos en la importación de productos perecibles amparadas bajo el régimen de desaduanamiento directo en el Ecuador |
| PROBLEMA | El proceso de mejorar los tiempos de nacionalización de productos perecibles, presenta falencias, hay descoordinación entre funcionarios y desconocimiento de los usuarios para ingresar en el sistema y eso aumenta los tiempos para realizar las actividades de comercio exterior. |
| TIEMPO | Año 2013-2014 |
| LUGAR | Aduana distrito # 1 Guayaquil. |

Tabla 1. Delimitación de la problemática

Elaborado por: Marcelo Daniel Aspiazu Alcívar - Freddy Edgar Medina Laverdi, Autores

1.5 JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA

Para los importadores y personal del servicio nacional de aduanas del Ecuador (SENAE) conocer y atender la problemática es fundamental ya que permite a los primeros poner sobre la mesa los inconvenientes para lograr el levante de sus mercancías, mientras que a los segundos, detectar los conflictos y solucionarlos. Otra de las muchas razones que justifican su importancia; es la de agilizar la nacionalización de los productos perecibles, garantizando un buen servicio a los usuarios de este proceso, el cual contribuirá activamente al desarrollo del comercio exterior en el Ecuador.

El 29 de Diciembre del año 2010 fue promulgado en el registro oficial No. 35, el Código orgánico de la producción comercio e inversiones (COPCI), y su reglamento

general se promulgó en el registro oficial No. 452 del 19 de mayo del 2011. Todo esto con el afán gubernamental de brindar seguridad jurídica a todos los sectores productivos, sociales, empresariales, económicos, financieros, etc.

ECUAPASS es el nombre del sistema que fue implementado con asesoramiento de la aduana coreana para darle un cambio a la matriz informática, el objetivo era mejorar la gestión del riesgo de evasión, para hacer de los perfiles de riesgo una herramienta casi impenetrable. Además que la aspiración era de que a finales del año 2012 se pueda contar con una aduana cero papeles, pero como se menciona anteriormente con el venir de los días, se han presentado varios inconvenientes que no son consecuencia propia del sistema, sino a la falta de coordinación entre las dependencias estatales encargadas de la operatividad del proceso.

Es por esto, que se pretende realizar un análisis de la incidencia de los costos logísticos en la importación de productos percibibles para cuyo levante se utilice el proceso de desaduanamiento directo, exclusivamente en el puerto marítimo de Guayaquil, con la finalidad de brindar alternativas de solución para agilizar sus servicios, ya que es imprescindible que los operadores de comercio exterior afinen sus procesos y tecnologías, para alinearse al nuevo entorno tecnológico.

1.6 SISTEMATIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

A efectos de lograr sistematizar el problema que se está abordando en esta investigación, es preciso definir sus alcances y limitaciones. En principio, se han planteado algunos interrogantes que determinan los objetivos del estudio. En tal sentido, se procura indagar y evaluar, en qué medida ha servido el nuevo marco regulatorio promulgado (COPCI y su reglamento) en las importaciones tramitadas con desaduanamiento directo por el distrito de Guayaquil, focalizando el nivel de mejoramiento en tiempo de salida, así como también el ahorro en los costos logísticos. Se realizará entonces, un análisis de la situación actual, basado en los aspectos efectivos implementados en la actual normativa aduanera, y aplicando casos prácticos producto de la experiencia de los autores en la vida diaria, puesto que es fundamental considerar

las experiencias de la comunidad de comercio exterior, a fin de planificar las acciones futuras basados en los problemas registrados en el diagnóstico.

1.7 OBJETIVO GENERAL

Analizar la Incidencia de los costos logísticos en la importación de productos perecibles amparadas en el Desaduanamiento directo en el Ecuador.

1.8 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- ✓ Determinar las falencias en el Desaduanamiento directo en Ecuador.
- ✓ Cuantificar los costos incurridos en el Desaduanamiento directo de productos perecibles
- ✓ Identificar los tiempos utilizados para lograr el levante de los productos acogidos en el Desaduanamiento directo

1.9 LÍMITES DE LA INVESTIGACIÓN

La presente investigación comprende las importaciones vía marítima de productos perecibles realizadas a través del distrito de Guayaquil, citando como ejemplos a las frutas frescas y carnes congeladas. Se tomará como base los trámites despachados en aduana por los autores. El lapso de análisis comprenderá desde la puesta en vigencia del nuevo marco regulatorio, 29 diciembre 2010, hasta el 30 de Junio del 2014. Se ha considerado el puerto de Guayaquil por cuanto en él se genera aproximadamente el 80 por ciento del comercio exterior del País, y porque en la provincia del Guayas se encuentran ubicadas la mayor parte de empresas que utilizan el proceso de Desaduanamiento directo.

Para los autores, la investigación persigue dejar plasmadas sus experiencias vividas a lo largo de los años, en las importaciones de productos perecibles, lo que les ha permitido identificar en detalle los problemas presentados, y a raíz de estos combatir el incremento de costos, producto de los gastos y pérdidas de tiempo para obtener el levantamiento de las mercaderías.

1.10 IDENTIFICACION DE LAS VARIABLES

1.10.1 VARIABLE INDEPENDIENTE

Los aspectos importantes a considerar en este proceso es la optimización de tiempos de retiro de la mercadería del puerto hacia las bodegas y con esto los importadores se ahorran gastos en lo que respecta mantener los contenedores refrigerantes en el almacén temporal y que el producto llegue en óptimas condiciones hacia los consumidores. Por lo anteriormente mencionado las variables independientes son:

- ✓ Retrasos en los procesos.
- ✓ Falta de respuesta al sistema informático.

1.10.2 VARIABLE DEPENDIENTE

El Comportamiento de los Inspectores de Aduana y de Agro-calidad debido a que no están cumpliendo el proceso como está estipulado y reglamentado en el artículo # 94 del RCOPCI (reglamento al código orgánico de la producción, comercio e inversión), ya que las inspecciones en la actualidad se extienden más de un día y este tipo de mercadería debe permanecer máximo dos horas sin refrigeración. Tanto Aduana como

Agro-calidad no cuentan con el personal suficiente y el equipamiento tecnológico para agilizar el trámite y poder retirar la carga del puerto lo antes posible.

1.11 HIPÓTESIS

El análisis del actual proceso de Desaduanamiento directo, determinará las verdaderas causas que impiden la nacionalización inmediata de las mercancías perecibles.

CAPÍTULO II

2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. ANTECEDENTES REFERENCIALES DE LA INVESTIGACIÓN

El comercio internacional es la relación de negocios establecida entre dos o más personas ubicadas geográficamente en diferentes países, las principales actividades son generadas por la compra y venta de bienes y/o servicios. Surge como una necesidad que debe ser satisfecha mediante el consumo de un bien o servicio y por el hecho de brindar estos bienes que determinado país produce y tener una ventaja competitiva frente a los demás. El desarrollo económico y tecnológico en la actividad de transporte, permiten actualmente realizar transacciones comerciales y de negocios con los lugares más distantes e inesperados del planeta

Aduana es una institución estatal, autónoma y moderna, orientada al servicio del sector importador y exportador del país. Es decir una institución facilitadora del comercio exterior y su obligación es contar con un alto nivel profesional, logístico, técnico y tecnológico. Es una entidad que debe encontrarse en constante innovación y perfeccionamiento en sus procesos, con el objetivo de brindar la mejor calidad en el servicio al usuario.

En julio 13 de 1998 se expide la Ley Orgánica de Aduanas y se crea la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE), como una entidad con personería jurídica de derecho público de duración indefinida, patrimonio del Estado, con autonomía técnica, administrativa, financiera y presupuestaria, domiciliada en la ciudad de Guayaquil. Se le atribuye las competencias técnico - administrativas, necesarias para llevar adelante la planificación y ejecución de la política aduanera del país.

En la página de internet www.aduana.gob.ec se establecía que la misión de la CAE de aquel entonces era “Administrar los servicios aduaneros en forma ágil y transparente

orientados hacia un cobro eficiente de tributos; la facilitación y control de la gestión aduanera en el comercio exterior actual sobre la base de procesos integrados y Automatizados, con una férrea cultura de competitividad, que garanticen la excelencia en el servicio a los usuarios externos e internos, contribuyendo activamente al desarrollo del estado ecuatoriano”

Con la implementación del nuevo marco legal, el COPCI establece que el servicio nacional de aduana del Ecuador (SENAE) es una institución pública, autónoma y moderna que controla todas las operaciones del comercio exterior, tanto actividades de importación y exportación como los tributos que se obtiene de estas actividades. Este organismo se encuentra en constante innovación, y perfeccionamiento de los procesos, con el objetivo de brindar la mejor calidad en el servicio al usuario, teniendo a su cargo principalmente:

- La vigilancia y control de la entrada y salida de personas, mercancías y medios de transporte por las fronteras y zonas aduaneras de la república;
- La determinación y recaudación de las obligaciones tributarias causadas por tales hechos;
- La solución a los reclamos, recursos, peticiones y consultas de los interesados; y,
- La prevención, persecución y sanción de las infracciones aduaneras.

El mismo COPCI establece que los servicios aduaneros comprenden el almacenamiento, verificación, valoración, aforo, liquidación, recaudación tributaria y el control y vigilancia de las mercancías ingresadas al amparo de los regímenes aduaneros especiales.

Para mantenerse en constante innovación tecnológica y brindar un mejor servicio a sus usuarios, el SENAE tomó la decisión de implementar un nuevo sistema informático para la realización de las declaraciones aduaneras vía on-line que agilizará la gestión de estos procesos.

Los cambios literales en la parte legal son importantes y parecieran la solución a los inconvenientes, remontándonos antes del año 2012, para realizar los trámites de

desaduanización de mercancías era necesario la asesoría y servicio de un agente de aduana acreditado por la aduana del Ecuador. El listado de agentes de aduana autorizados

se encuentra en la página web: www.aduana.gob.ec. Este operador de comercio exterior debía presentar física y electrónicamente la declaración aduanera única (DAU) a través del sistema SICE que se lo utilizó desde el año 2002, hasta Octubre del 2012, constaba de 2 partes: SICE consultas - registros y workflow registro y seguimiento de trámites. En el Distrito de llegada de las mercancías, se adjuntaban los documentos que acompañan a la misma.

El nuevo sistema informático aduanero se implementó el 15 de octubre del 2012, ECUAPASS de origen coreano, con el objetivo de mejorar los procesos de Comercio Exterior implicando así una disminución significativa en los tiempos de nacionalización de las mercancías; mediante la realización de las declaraciones aduaneras vía on-line que agilitan la gestión de estos procesos.

2.1.1 USUARIOS BENEFICIARIOS DEL RÉGIMEN

Entre las empresas importadoras que se acogen a la nacionalización de productos perecibles mediante desaduanamiento directo tenemos a los siguientes:

TRANSMARINER S.A.: Empresa dedicada a la importación de frutos frescos como manzana y uvas en todas sus variedades; pera, durazno, ciruela, nectarín, cereza, naranja y kiwi.

FRUTERA DON MARCOS: Empresa dedicada a la importación de frutas frescas como manzana y uvas en todas sus variedades; pera, durazno, ciruela, nectarín, cereza, naranja, kiwi. También se dedica a la importación de otros productos como lenteja, maíz, ajo y productos cárnicos.

BASSESURCORP S.A: empresa dedicada a la importación de una gran variedad de frutos frescos como manzanas, uvas, duraznos kiwis, damascos, cereza, ciruelas, pera y ajo.

Adicional también se dedica a la importación de frutos secos canguil, pasas, ciruelas pasas, lenteja, arveja amarilla, arveja verde, pistacho, avena, nuez y garbanzo.

CORPORACION LA FAVORITA: Empresa dedicada a la importación de frutos frescos como manzana y uvas en todas sus variedades; pera, durazno, ciruela, nectarín, cereza, naranja y kiwi.

FRUTERA DEL LITORAL: Empresa dedicada a la importación de frutas frescas como manzana y uvas en todas sus variedades; pera, durazno, ciruela, nectarín, cereza, naranja, kiwi. También se dedica a la importación de otros productos como lenteja, maíz, ajo y productos cárnicos cuero, grasa, chuleta y pierna de cerdo provenientes de Chile, Argentina, USA y Brasil.

INDUSTRIAS DE ALIMENTOS LA EUROPEA: empresa dedicada a la importación de carne de cerdo, chuletas, grasa, tripas saladas, piernas de cerdo, pavos.

DISTRIBUIDORA DE CARNES Y ALIMENTOS DIGECA: empresa dedicada a la importación de carne de cerdo, chuletas, grasa, tripas saladas, piernas de cerdo, pavos.

2.1.2 OPERADORES QUE PARTICIPAN EN EL PROCESO.

En el proceso de desaduanamiento directo de productos perecibles intervienen los siguientes operadores que intervienen:

COMPAÑÍA NAVIERA: Empresa que tiene la responsabilidad de trasladar la mercadería desde su lugar de embarque hasta destino procurando que su integridad no sufra ningún deterioro. Con la llegada de la carga, debe transmitir la información relacionada al servicio prestado, cuyo contenido abarca: cantidad y tipo de

contenedores, número de bultos, peso bruto y neto, tipo de embalaje, nombre de la nave, fecha de arribo al país, número del documento de transporte. Con toda esa información, aduana proporciona el respectivo MRN (manifest reference number) por sus siglas en inglés.

SENAE: Organismo gubernamental que tiene a su cargo la selección de contenedores que arriban al País, cuya inspección se programa realizar, para eso debe solicitar al almacén temporal el posicionamiento de los mismo en los patios donde se llevará a cabo la inspección. Se da por descontado que previamente fueron seleccionados los funcionarios

Responsables de la operación, misma que una vez concluida se deberán registrar en el respectivo informe de inspección en el sistema ecuapass, quedando de esta manera evidenciada y concluida la formalidad aduanera.

ALMACÉN TEMPORAL: Toda mercadería que ingresa al puerto marítimo de Guayaquil debe ingresar a un depósito temporal mientras se realiza el proceso aduanero. La función principal de este operador es custodiar la mercancía y movilizar los contenedores seleccionados por SENAE hasta los patios donde se realizará la inspección. Es importante brindar a los funcionarios de Aduana y Agrocalidad las facilidades técnicas y tecnológicas como montacargas y personal de estiba para agilizar el proceso de inspección de los productos perecibles.

AGROCALIDAD: Agencia de aseguramiento de calidad del agro, es la entidad gubernamental encargada del control sanitario, fitosanitario y de Inocuidad de los alimentos que ingresan al País. Su principal función es erradicar el ingreso de plagas por el puerto. Esta entidad es la encargada de emitir el informe de conformidad llamado DDA (documento de destinación aduanera) en el cual indica que la carga está libre de plagas y permitido su el ingreso al territorios para su consumo.

AGENTE DE ADUANA: Persona intermediaria entre el importador y SENAE, su función es la de transmitir la declaración aduanera por medio del sistema Ecuapass,

registrar y gestionar la aceptación de la garantía aduanera, solicitar la aprobación del régimen, coordinar la inspección de la mercadería con los funcionarios responsables tanto de SENAE como agrocalidad, a más del seguimiento permanente durante todo el proceso de desaduanización de mercancías perecibles.

2.1.3 DESADUANIZACION DE LOS PRODUCTOS PERECIBLES

Los términos nacionalización y desaduanización aparentemente tienen el mismo significado sin embargo para los fines operativos de las aduanas la nacionalización se aplica en aquellas mercancías o productos que son considerados materias primas importadas pero que en el momento de ingresar al proceso de producción, su resultado final es un producto terminado en cambio la desaduanización generalmente se aplica en los bienes o productos terminados que son distribuidos directamente al consumo, tal es el caso de las mercancías perecibles que por sus características físicas están sujetas a un proceso de maduración por lo tanto tienen un lapso determinado para su consumo directo.

2.1.3.1 DESADUANAMIENTO DIRECTO

Según la nomenclatura del COPCI el desaduanamiento directo se aplica a determinadas mercancías, la mayor parte de ellas corresponde a productos comestibles, cargas peligrosas, y otras que dependiendo de las características del producto deben tener cierta preferencia en la respectiva desaduanización lamentablemente existen muchos mecanismos que impiden la agilidad en el proceso de la salida de los muelles o bodegas del puerto al destino.

2.1.3.2 APLICACIONES DEL ECUAPASS EN LA OPERATIVIDAD ADUANERA

El ECUAPASS es un sistema informático compuesto por varias categorías, cada uno tiene como adjetivo fundamental reducir el tiempo de la nacionalización o desaduanización hasta lograr la aplicación de cero papeles, en la actualidad aún se

aplican procesos operativos mediante providencias, se espera que al término del presente año la totalidad de los procesos aduaneros se los realicen a través del sistema ECUAPASS.

2.1.3.3 MERCADERÍAS PERECIBLES

Si bien la mercancía perecible que nos corresponde investigar en este trabajo de titulación consideran solamente las frutas frescas, también en este rubro deben considerarse otras líneas de provisión y consumo tales como:

- explosivos
- medicinas
- productos cárnicos
- frutas frescas

La procedencia de estas mercancías perecibles y las flotas y líneas navieras que se dedican a la transportación son:

- Transoceánica es la empresa que traslada desde Chile Productos
- CMA CGM es la empresa que traslada desde Chile producto
- HAMBURG SUD es la empresa que traslada desde España productos
- REMAR es la empresa que traslada desde Francia productos

En el listado observamos diferentes países de origen cuyo traslado se realiza en mayor o menor tiempo el mismo que debe ser considerado en el proceso de maduración de la fruta, este factor del tiempo incide en el costo de importación por lo tanto es de fundamental importancia que la SENA E aplique mecanismo efectivos para no tardar o demorar la desaduanización de esta mercancías perecibles

2.1.3.4 RIESGOS EN EL DESADUANAMIENTO DE LA MERCADERÍA PERECIBLE

Todos los productos importados tienen como base imponible de tributos el valor en aduana o valor CIF. El importador se siente garantizado de que en el caso de pérdida o

daño de la mercancía, el seguro cubre dicho perjuicio pero el importador para cumplir con los pedidos de los distribuidores compra a otras empresas importadoras a un costo mayor que el importado, se realiza esta transacción para no perder el mercado o el cliente.

Los riesgos más comunes son:

- Robos
- Danos por el manipuleo
- Faltantes de mercaderías
- Plagas adquiridas o desarrolladas en el trayecto
- Proceso de maduración acelerada
- Casos de irresponsabilidad del personal de transporte
- Incompetencia del jefe o responsable de la logística
- Factores exógenos de la logística
- Fallas técnicas de los equipos de movilización y transporte
- Desconocimiento de rutas a nivel nacional
- Inclemencia del clima
- Perdida o distracción de la guía de remisión

2.1.3.5 INCIDENCIAS Y SOLUCIONES DENTRO DEL PROCESO LOGÍSTICO DE IMPORTACIÓN

Las aduanas en el Ecuador son un elemento que ha crecido operativamente debido a la globalización y al adelanto tecnológico y el avance la informática esto a permitido que los países desarrollados apliquen métodos , sistemas y programas que faciliten tanto el embarque como el desembarque de los bienes de consumo , si bien la tecnología y la industrialización han permitido la construcción de grandes naves que exigen ciertas especificaciones técnicas para el desembarco de las mercancías tales como :

- La facilidad de ingreso al puerto marítimo de destino
- El acceso directo de los puertos marítimos en los diferentes océanos
- La utilización de grandes naves que transportan cientos y miles de contenedores de Europa , Asia y Oceanía hacia los puertos de América

En el caso específico de nuestro puerto marítimo la dificultad se observa por el ingreso por canales y esteros con poca profundidad hasta ocho metros con marea alta si bien esto no influye mucho en los costos pero si mejoraran las condiciones de ingreso de buque a nuestro puerto podríamos tener el acceso de buques con gran capacidad de contenedores y esta ventaja permitiría bajar los costos , sin embargo en nuestro trabajo de titulación hemos observado incidencias negativas o desfavorables que encarecen el costo de importación tales como :

VALOR POR KILOVATIO HORA A LA LLEGADA DE LAS MERCADERÍAS PERECIBLES A LAS ALMACENERAS CONTECÓN E INARPI DE LOS PUERTOS DE GUAYAQUIL

Se considera que el costo por kilovatio hora que cobra Contecon aproximado a \$3.71 y la almacenera Inarpi s.a. cobra \$4.20 por kilovatio hora resultan demasiado elevado para los productos perecibles , sin embargo al no tener ninguna disposición gubernamental que bajen estos costos resulta bastante difícil la reducción de los mismos , por lo tanto consideramos que con la apuesta en marcha del **proyecto energético Chongon Colonche** el gobierno pretende vender energía eléctrica barata justificando el uso y consumo de las cocinas de inducción . sería esta la oportunidad que el gobierno con el fin de ayudar a los importadores y lograr una reducción considerable de los costos , podría dar este servicio a las operadoras de comercio exterior que brindan el servicio de almacenamiento ; se lograría de esta manera la reducción del tiempo de permanencia de la mercadería en las almaceneras y si a este factor le agregamos la efectividad del ECUAPASS y la importancia del cero papeles , el importador tendría dos grandes ventajas nacionalizar o desaduanizar la mercadería en el menor tiempo posible y la reducción considerable de los costos además se lograría la eficiencia en el retiro y la distribución por los diferentes canales de distribución de estas mercaderías perecibles , tales el caso de las frutas , productos cárnicos y lácteos , embutidos , pastelerías y varios . a cambio el gobierno a las almaceneras podría compensarlas la reducción del costo energético ofreciéndoles incentivos , créditos tributarios o preferencias arancelarias .

DESCOORDINACIÓN ENTRE LOS FUNCIONARIOS DE AGROCALIDAD Y DELEGADOS DE ZONA PRIMARIA DE ADUANA A LA HORA DE INSPECCIONAR LAS MERCADERÍAS PERECIBLES

A pesar de que con la debida anticipación se fijan fecha y hora para que el funcionario de la aduana y el representante de Agrocalidad estén en la operación de inspección de la mercancía es muy común que estos dos funcionarios no cumplen con la orden anticipada es decir el agente afianzado de aduana llega a la hora determinada y no recibe el servicio correspondiente. en algunas ocasiones esta demora en la inspección aduanera produce un retraso en las operaciones y perjudica el retiro de la mercadería perecible.

Sería importante que se identifique al funcionario que ocasione esta descoordinación el mismo que deberá ser sancionado como lo establece la normativa aduanera. es muy conveniente que estas revisiones o inspecciones se realicen en las primeras horas de la mañana con el fin de lograr estabilidad y rapidez en el retiro de las mercancías.

Otras de las medidas sería que la SENAE establezca un horario fijo de inspección en el cual estén en forma permanente los funcionarios aduaneros que actúan la inspección así como los representante de AGROCALIDAD y de igual forma el importador o dueño de la mercancía podría en un momento determinado coincidir con los ambos funcionarios responsables de la inspección de mercaderías perecibles.

DELEGADOS DE ADUANA NO SUBEN AL SISTEMA SUS INFORMES A TIEMPO PARA EL CIERRE DEL TRAMITE EN MERCADERÍAS PERECIBLES (DESADUANAMIENTO DIRECTO)

Todos los funcionarios de aduana tienen la obligación de subir sus informes una vez terminados las inspecciones de mercaderías perecibles , sin embargo muchos de ellos esperan terminar todas las inspecciones de su agenda para luego cumplir con el requisito de notificar por el sistema del ECUAPASS los informes de inspección , se observa cierta lentitud en el cumplimiento de esta obligación , por lo tanto sugerimos que la

SENAE actué con rigurosidad en hacer cumplir poner en conocimiento el resultado de su revisión. Otra alternativa de solución sería facilitar la entrega o adquisición de equipos tecnológicos principalmente los dispositivos “TABLETS “para que realicen o envíen sus informes tan pronto terminada la inspección. La SENAE para cumplir con este dispositivo debería contratar el servicio de banda ancha y lograr una efectividad en las operaciones aduaneras.

Otra alternativa sería seleccionar un personal especializado en mercancías perecibles que puedan brindar este servicio en forma efectiva, oportuna y en el menor tiempo posible.

Lo importante sería aplicar normativas que permitan la agilidad del trámite aduanero y la preferencia por el tratamiento de desaduanamiento de las mercancías perecibles.

TRANSPORTE LOCAL DE MERCADERÍAS PERECIBLES (CONTENEDORES REFRIGERADOS)

En el desarrollo de la empresa privada, el mercado está regulado por la oferta y la demanda, si bien existen numerosas empresas de transporte terrestre que se encargan en la logística y traslado desde el puerto a las bodegas o empresas de destino, tal parece que estos transportistas de común acuerdo fijan costos elevados.

Una vez desconectados el contenedor de las almaceneras existe un tiempo de pertinencia de tres a cuatro horas que se mantiene el nivel de refrigeración. se recomienda que una disposición del gobierno o de la SENAE establezca de forma oficial precios o costos de traslado sujetos a la distancia , tiempo , producto y la dificultad de traslado para evitar con la intervención del estado de controlar el precio justo del transporte sin el ánimo de nacionalizar o estatizar el transporte de carga pesada en el área aduanera convendría fijar costos , precios , tarifas o valores que se ajusten al real mercado de transportación y puede el importador obtener el beneficio que le brinda la efectividad del ECUAPASS

ELEVADOS PRECIOS POR CONCEPTO DE DESPACHO DE MERCANCÍAS EN IMPORTACIÓN (AGENTES DE ADUANAS)

El estado mediante regulaciones, disposiciones o normativas a establecido principios de honestidad, puntualidad y cumplimiento para lograr transparencia en el manejo de la operaciones aduaneras. Todas estas normas son dictadas por la SENA E con el fin de establecer un antecedente de respeto a la tabla o aranceles que se cobran por despacho de mercancías. Si bien los agentes aduaneros tienen conocimiento de estas normativas dictadas por el ente regulador y publicado en el registro oficial, dichas disposiciones no se cumplen. Los agente aduaneros argumentan el cobro de valores adicionales los mismos que elevan el precio de la mercancía importada que debe ser desaduanizada los rubros, cuentas o partidas que son consideradas como gastos operacionales son:

- Asesoría aduanera
- Procesos de digitación y envío de la información mediante el ECUAPASS
- Movilización interna en patios de aduana
- Movilización externa, para el traslado a los diferentes patios almacenes o bodegas
- Tramites de documentación previa

Si bien todos estos costos se justifican en el proceso aduanero que ocasionan los elevados costos por el despacho de mercancías, el estado a través de la SENA E debe regular todas estas actividades y establecer una tabla adicional para el justo precio de las mismas de tal forma que el importador no sea castigado ni se perjudique con pagos adicionales que lejos de encarecer el costo del despacho sean una irregularidad y arbitrariedad de los agentes aduaneros en el cobro de tarifas y demás gastos.

CELERIDAD EN DESPACHO DE MERCADERÍAS PERECIBLES

Debido a diferentes circunstancias generadas por los despachadores aduaneros o las actividades de los funcionarios en algunas ocasiones no se cumple con el despacho en día y hora señalados. El importador para evitar la pérdida de un cliente o la multa por el perjuicio ocasionado de una mercadería perecible se ve en la obligación de comprar a un

proveedor o distribuidor pagando precios exorbitantes que debe hacerlo por cumplir con el pedido que le hace el cliente.

Lo ideal sería que se cumplan a cabalidad con todas las disposiciones aduaneras establecidas para la desaduanización. El gobierno a través de la SENA E establece un programa operativo ágil y eficiente con la aplicación del ECUAPASS para mejorar y reducir el tiempo de entrega de la mercancía específicamente de los productos perecibles.

Por esta razón y las anteriormente mencionadas sugerimos la aplicación de las siguientes recomendaciones las mismas que pueden ser incorporadas a la estructura aduanera:

- Fortalecer la capacitación a los funcionarios aduaneros en la competencia de las operaciones previas a la desaduanización
- Entrenar al personal de mandos medios en el manejo del ECUAPASS
- Difundir las resoluciones impartidas por la SENA E en forma permanente e inmediata a las disposiciones gubernamentales
- Fijar un personal propia dedicaos exclusivamente a los tramites de importación
- Renovar los montos de las garantías aduaneras para el caso de la desaduanización directa de las mercancías perecibles

Establecer convenios con las universidades de Guayaquil para capacitar al funcionario en la especialización de tecnólogo aduanero

2.1.3.6 LOGÍSTICA DE LAS MERCANCÍAS PERECIBLES

La logística en mercancías perecibles puede ser a nivel internacional y nacional.

PUERTOS DE ORIGEN

Puerto de San Antonio de Chile

Puerto de Lirquen de Chile

Puerto de Valparaíso de Chile

PRODUCTOS

Manzanas

Peras

Uvas

| PUERTOS DE ORIGEN | PRODUCTOS |
|---|------------------|
| Puerto de Callao del Perú | Kiwy |
| Puerto de Cartagena de Colombia | Granadilla |
| Puerto de Buenaventura de Colombia | Durazno |
| Puerto de Hueneme de USA | Nectarines |
| Villaregina en Argentina con conexión en | |
| Puerto Lirquen en Chile – destino Ecuador | Ciruelas |
| Puerto de Algeciras de España | Tangelos |
| Puerto de Barcelona de España | Naranjas |

Dependiendo del puerto o lugar de origen la transportación de estas frutas perecibles está en función de la distancia y el tiempo de los mismos y de igual forma sus costos dependen de las líneas navieras.

2.1.3.7 DESTINO DE LA MERCANCÍA PERECIBLES

A nivel nacional las mercancías perecibles mencionadas en el puerto anterior tienen diferentes destinos, generalmente son trasladadas a:

- QUITO
- DURAN
- AMBATO
- MONTEBELLO
- SANGOLQUI

Y otros destinos dependiendo de la demanda del consumidor

2.1.3.8 RIESGOS DE LA LOGÍSTICA AL DESTINO

Entre los riesgos más preocupantes y dolosos son:

Daños por el manipuleo perjuicio que se produce por la impericia del operador de montacargas y personal de estiba que generalmente demuestran irresponsabilidad y desconocimiento de las condiciones de la frutas perecibles, en otras ocasiones las fallas

por desperfectos de las grúas que desembarcan los contenedores del buque al puerto, si bien no es muy común este perjuicio sin embargo las estadísticas si indican casos y montos de las pérdidas generadas.

Faltantes de mercaderías en determinadas circunstancias los faltantes en la entrega de la carga completa ocasionan pérdidas cuantiosas que si bien son cubiertas por las aseguradoras sin embargo si ocasionan malestar e incumplimiento en el inventario de la carga que ingresa a las bodegas.

2.1.3.9 TRATAMIENTO AL DESADUANAMIENTO DIRECTO SEGÚN LA L.O.A.

La ley orgánica de aduana en el artículo 60 de su reglamento indica que: previa solicitud del consignante, consignatario o del agente de aduana y con la presentación de la declaración aduanera, el Gerente Distrital o su delegado, mediante providencia autoriza el desaduanamiento directo de mercancías.

Ante esto, el proceso aduanero de desarrollaba siguiendo el siguiente patrón:

1. Se garantizaba el 100% del valor de los tributos al comercio exterior
2. Para los casos en que la garantía aduanera consistía en depósito en efectivo, este se realizaba en la cuenta corriente que la CAE (corporación aduanera ecuatoriana) mantenía en el banco de Guayaquil.
3. La garantía debía ser registrada en el sistema aduanero SICE (sistema integrado de comercio exterior), debiendo generarse paralelamente el CDA (código de autorización).
4. El agente de aduana solicitaba la aprobación física del gerente distrital, obteniéndola con la presentación de las copias de los documentos del trámite (factura comercial, B/L, póliza, fitosanitarios y demás documentos) al departamento de garantías para su revisión y aprobación.
5. La aprobación tomaba la forma de providencia física firmada por el jefe del departamento de garantías.
6. Con la providencia se coordinaba la inspección con Zona Primaria y Agrocalidad.

7. Una vez terminada la inspección, se solicitaba el respectivo informe realizado por una primaria.
8. Con el informe de zona primaria se procedía con la facturación del almacenaje y retiro de la carga por el transportista.

2.2 MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

2.2.1 LOGÍSTICA (just in time)

Es el proceso de planificar y controlar de manera eficiente, el flujo de materias primas, productos terminados, servicios e información, desde el punto de origen al punto de consumo, incluyendo movimientos internos, externos, y las operaciones de importaciones y exportaciones, con la finalidad satisfacer las necesidades de los clientes, cumpliendo con la entrega del producto adecuado, en las cantidades solicitadas, en el momento indicado, con la documentación necesaria y al menor costo posible.

Según lo narra la página web <http://www.proecuador.gob.ec> , en un principio la logística fue relacionada con la actividad militar mediante la cual se proveía de municiones y equipos a los campos de batalla. Después de la segunda guerra mundial y con el surgimiento a gran escala de las compañías, el proceso logístico se empezó a notar como una parte integral en procesos productivos.

Por lo tanto, la logística se presenta como la mejor opción para alcanzar un desarrollo económico sustentable, entendiendo esto como “aquél que satisface las necesidades del presente, sin comprometer la habilidad de las futuras generaciones para satisfacer las propias”.

En el actual entorno económico mundial. la logística internacional se ha convertido en uno de los sectores claves de desarrollo, siendo un diferenciador al momento de costear un producto importado, por los ahorros que puede generar, bebido a la importancia de esta actividad en la globalización económica internacional, nuevas tecnologías y soporte a la actividad industrial, es un elemento imprescindible para el posicionamiento de

cualquier País en el panorama económico internacional. Este sector se localiza dentro de lo que podríamos denominar actividades terciarias, actuando como soporte de otros sectores económicos.

2.2.2. CARGA PARA EL TRANSPORTE

Según el link <http://www.proecuador.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads> , se considera carga para el transporte “todo bien mueble dispuesto para su traslado de un lugar de exportación a otro de importación, sujeto a manipulaciones durante el proceso, sin alterar sus principales características”.

Basados en la definición anterior, se puede identificar una gran diversidad de productos susceptibles de ser transportados hasta los centros donde van a ser comercializados y consumidos, se los puede clasificar de muchísimas formas, pero debido a que este proyecto de investigación está destinado al régimen de desaduanamiento directo, la carga se analizará desde la óptica de productos que pueden ser susceptibles de clasificación de acuerdo a su naturaleza, y dentro de esta clasificación dedicar especial énfasis a los que tienen el carácter de perecibles.

2.2.3 PROTECCIÓN DEL PRODUCTO

Una de las etapas más delicadas en la distribución física internacional, es el traslado de los productos al mercado externo. La actividad involucra una serie de precauciones de empaque y embalaje que garanticen que el producto llegue en buen estado a su destino final. El tipo de material utilizado depende del producto, así como el modo de transporte (terrestre, aéreo o marítimo).

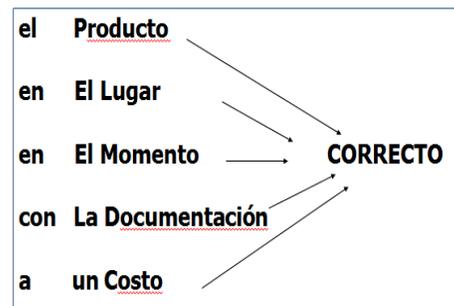


Figura 1. Protección del producto

La Cámara de comercio internacional en su manual de logística exportadora conceptúa al embalaje como “La unitarización que se basa en la idea de que todos los transportistas deberían empacar la carga de manera que pueda ser movida y manipulada durante toda la cadena de distribución con equipo mecánico como montacargas y grúas”.

La unitarización permite reducir los tiempos al agilizar la carga, estiba, desestiba y descarga del producto utilizando equipo apropiado. Hacen más eficaz las operaciones en el centro de distribución y reduce la posibilidad de daños. Esta práctica reduce el gasto por mano de obra, la manipulación de cajas de manera individual y la posibilidad de que la mercancía que se va a exportar se deteriore, y en última instancia, se traduce en una pérdida para la empresa.

2.2.3.1 ENVASE

El manual de envase y embalaje (Sergio Torres 2.009), define al envase como “todo recipiente o soporte que contiene o guarda un producto, protege la mercancía, facilita su transporte, ayuda a distinguirla de otros artículos y presenta el producto para su venta”. Para cumplir con este cometido, en la protección del producto se utilizan todo tipo de materiales como: lata, caja o envoltura propia para contener alguna materia o artículo. De aquí se desprende la palabra envasado que es el procedimiento por el cual una mercancía se envasa o empaqueta para su transporte.

A continuación se detallan los principales tipos de envase:

Envase plástico.- Es el más común de los envases y uno de los más difíciles de eliminar.

Envase de metal.- Apropiado para envasar alimentos (botes y latas de conserva).

Envase Tetra Brik.- Ligero, resistente y hermético, idóneo para transportar y almacenar.

Envase de cartón.- Adecuado como envase y embalaje.

Envases de papel.- Utilizado para productos pulverulentos como: arroz, azúcar, sal, etc.

Envases de vidrio.- Idóneo para alimentos, especialmente líquidos. Inalterable, resistente y fácil de reciclar.

2.2.3.2. EMPAQUE

El manual de empaque y embalaje de Sergio Torres describe al empaque como “Las actividades de diseñar y producir el recipiente o la envoltura para un producto” en razón de lo cual se puede establecer varias clases de empaque que se detallan a continuación:



Figura 2. Empaque y embalaje

Empaque primario.- Es todo aquel que contiene al producto en su presentación individual o básica, dispuesto para la venta de primera mano.

Empaque secundario.- Es un complemento externo que agrupa varias muestras de empaques primarios, su función es resguardarlo en cantidades que simplifiquen su distribución, almacenamiento e inventario.

Empaque terciario de embalaje o transporte.- Se utilizan con la finalidad de integrar cantidades uniformes del producto, ya dispuesto bajo las normas del empaque secundario.

2.2.3.3. EMBALAJE

En el manual del envase y embalaje (Sergio torres 2009) se lo define como “todos los materiales, procedimientos y métodos que sirven para acondicionar, presentar, manipular, almacenar, conservar y transportar una mercancía”. Es muy importante tener presente que el embalaje debe satisfacer tres requisitos:

- 1) Resistente
- 2) Proteger
- 3) Conservar



Figura 3. Embalaje

De tal manera que el producto mantenga su impermeabilidad, higiene, adherencia, etc. Además de informar sobre sus condiciones de manejo, requisitos legales, composición, ingredientes, etc.

2.2.3.4 MARCADO Y ROTULADO

El marcado o rotulado de los embalajes tiene como finalidad ayudar a identificar los bultos a su llegada al destino final, este proceso facilita el manejo y ubicación en el momento de ser monitoreados. Para un correcto marcado hay que seguir unas recomendaciones las cuales son estas:

Legibilidad.- Las marcas, números, y símbolos que se emplean como marcas, deben estar claramente expresados, permanecer legibles durante toda la operación.

Indelibilidad.- La pintura utilizada debe ser resistente al agua.

Localización.- Poder identificar con facilidad las marcas nuevas y borrar las marcas viejas para evitar confusiones.

Suficiencia.- Debe suministrar información acorde con las recomendaciones:

Conformidad.- Se debe realizar de acuerdo con la legislación del país importador y del exportador.

2.2. 3.4.1 ISO 780

La mayoría de daños e incidencias sufridas por el binomio producto - embalaje durante su ciclo de distribución suelen darse durante su manipulación y más concretamente durante el proceso de carga y descarga. Con mucha frecuencia se dan casos de productos mal manipulados, productos mal colocados para su transporte o productos sobre los que se apila o remonta cargas con más peso del que puede soportar.

Para tratar de reducir estos daños y dar una serie de pautas o instrucciones de manejo de los productos embalados la Organización Internacional para la Estandarización (ISO) normalizó una serie de símbolos e indicaciones gráficas a través de la norma ISO 780:1999.

Estas indicaciones gráficas van destinadas para el manejo de embalajes de transporte y consisten en un grupo de símbolos usados convencionalmente para transmitir las instrucciones de manejo independientemente del lugar o país donde se transporten, ya que en esta norma no se utilizan instrucciones escritas.

La norma ISO 780:1999 especifica las características de los símbolos utilizados de una manera convencional para el marcado de embalajes de expedición con el fin de transmitir prescripciones de manipulación. Los símbolos pueden figurar sobre una etiqueta, pero es preferible marcarlos con plantilla directamente sobre el embalaje. No es obligatorio encuadrarlos y el color que se debe utilizar para su marcado es el negro. Si el color del embalaje fuera tal que el símbolo no resaltara claramente, deberá ponerse como fondo un panel de un color de contraste apropiado, preferentemente blanco.

Debe evitarse la utilización de colores que puedan producir confusión con el marcado de las materias peligrosas. Debe evitarse la utilización del color rojo y el naranja, a menos que existan reglamentos nacionales o regionales que prescriban su utilización. Normalmente, la medida de los símbolos debe ser 100 mm, 150 mm o 200 mm. No obstante, pueden ser necesarios símbolos mayores o menores, en función del tamaño o forma del embalaje.

2.2.3.4.2 NORMA ISO 7000 DE MARCADO O ROTULADO

El marcado o rotulado de los empaques ayuda a identificar los productos facilitando su manejo y ubicación en el momento de ser monitoreados. Se realiza mediante impresión directa, rótulos adhesivos, stickers o caligrafía manual, en un costado visible del empaque.

Para una aplicación útil del marcado se deben tener en cuenta los siguientes aspectos usando como referente la norma ISO 7000: Nombre común del producto y variedad. Tamaño y clasificación del producto. Indicando número de piezas por peso, o cantidad de piezas en determinado empaque o embalaje. Cantidad. Peso neto. Cantidad de envases o unidades y peso individual. Especificaciones de calidad. En caso de que el producto se clasifique en diferentes versiones. País de origen. Nombre de la marca con logo. Nombre y dirección del empacador. Nombre y dirección del distribuidor.

En el costado opuesto del empaque se destina sólo para información sobre transporte y manejo del producto: Pictogramas. Acorde a la norma internacional ISO 780, se utilizan símbolos gráficos en lugar de frases escritas. Las marcas de manipulación deben estar impresas en la parte superior izquierda y su tamaño debe superar los 10centímetros, en colores oscuros. Identificación de transporte.

Número de guía aérea o identificación del embarque, destino, número total de unidades enviadas y códigos de los documentos de exportación. Si se cuenta con la tecnología adecuada se pueden incorporar códigos de identificación electrónica tales como el UPC, sigla de Universal ProductCodeyel EAN, sigla de Europea ArticleNumbering. El material

de las marcas debe ser indeleble, resistente a la abrasión y el manejo. Todos los contenedores deben estar visiblemente etiquetados y marcados en el idioma del país de destino.

2.2.4 PALETIZACIÓN

2.2.4.1 PALLET O TARIMA

María Antonia Albariáz Segador en su artículo de logística escrito para la revista distribución y consumo No. 51 define al Pallet es un armazón de madera, plástico u otros

Materiales. Estas tarimas siguen siendo imprescindibles en logística, son empleados en el movimiento de carga ya que facilita el levantamiento y manejo con pequeñas grúas hidráulicas, llamadas carretillas elevadoras.

Los países contratantes de la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF) deben aplicar a la importación las exigencias fitosanitarias previstas por esta norma. En este caso, las Organizaciones Nacionales de Protección Fitosanitaria (ONPF) de los países exportadores a los países que aplican la norma, deben poner en marcha un dispositivo de control de conformidad de los embalajes de madera utilizados en la exportación.

2.2.4.2 MEDIDAS DE PALLETS

El Pallet universal o americano mide 1,20 x 1,00 metros (largo x ancho), el pallet europeo mide 1,20 x 0,80 metros (largo x ancho). La altura máxima para los 2 tipos de pallets es de aprox. 14 cm. Un contenedor de 40 pies tiene capacidad para transportar internamente un total de 23 pallets europeos (120 x 80 cm) o 20 pallets americanos (120 x 100 cm), aprovechando la superficie del contenedor en un 80% y 87% respectivamente.

2.2.4.3 NIMF-15.

Es una normativa fitosanitaria de la FAO para el embalaje de madera utilizado en el comercio internacional. Ha sido adoptada por una gran mayoría de países para evitar la diseminación de organismos nocivos en las masas forestales.

2.2.4.4 ¿EN QUÉ PAÍSES LA EXIGEN?

En importación, se exige en todos los países de la Unión Europea, excepto en operaciones intracomunitarias.

En exportaciones, los países de destino que la exigen o resulta recomendable son: en Europa (Bielorrusia, Bulgaria, Noruega, Portugal, Rusia, Suiza, Ucrania), en América

(Argentina, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Estados Unidos, Guatemala, Guyana, Honduras, México, Nicaragua, Paraguay, Perú, República Dominicana), en Asia (China, Corea del Sur, Filipinas, Hong Kong, India, Indonesia, Japón, Malasia, Sri Lanka, Taiwán), en África (Egipto, Nigeria, Seychelles, Siria, Sudáfrica), en Oriente medio (Israel, Jordania, Líbano, Omán, Turquía) y en Oceanía (Australia y Nueva Zelanda).

2.2.4.5 ¿A QUÉ PRODUCTOS AFECTA?

A maderas de estiba, envases, embalajes o pallets de madera de espesor superior a 6 mm. Se excluyen los fabricados sólo de maderas técnicas (tableros contrachapados, aglomerados, de fibras, etc.), o con materiales que hayan sufrido procesos equivalentes al tratamiento térmico (HT) en su fabricación.

2.2.4.6 TRATAMIENTO TÉRMICO

La madera o el embalaje deben someterse a un programa específico de tiempo/temperatura, para que alcance una temperatura mínima de 56 °C durante 30 minutos continuos en todo el perfil de la madera (incluida su parte central).

Los pallets y embalajes NIMF-15 reutilizables o de segunda mano que no han sido reparados no necesitan un nuevo tratamiento ni autorización alguna del proveedor. En los reparados, cada componente añadido debe llevar la marca. No obstante, en España, el número de marcas distintas en cada unidad de embalaje de madera queda limitado a dos. Cuando se sustituyan más de un tercio de los componentes se borrarán las marcas anteriores y se tratará y marcará una sola vez.

2.2.5 CONTENEDORES

Un contenedor (container) es un recipiente de carga para el transporte aéreo, marítimo o fluvial, transporte terrestre y transporte multimodal. Las dimensiones del contenedor se encuentran normalizadas para facilitar su manipulación.

Por extensión, se llama contenedor a un embalaje de grandes dimensiones utilizado para transportar objetos voluminosos o pesados: motores, maquinaria, pequeños vehículos, etc.

Los contenedores son sumamente importantes ya que de ellos depende el resguardo de los productos, y sus diseños están enfocados según el tipo de producto a resguardar, sus cantidades, su peso, etc.

2.2.5.1 TIPOS DE CONTENEDORES

CONTENEDOR DRY-VAN 20'

| | | | |
|----------------|--------------------|----------------|-------------------------|
| PESO | VACIO | 2.250 Kg | |
| | PESO MAXIMO | 28.240 Kg | |
| MEDIDAS | EXTERNO | INTERNO | PUERTAS ABIERTAS |
| LARGO | 6.058 mm | 5.900 mm | - |
| ANCHO | 2.438 mm | 2.345 mm | 2.335 mm |
| ALTO | 2.591 mm | 2.400 mm | 2.290 mm |
| VOLUMEN | 33,30 m3 | | |



CONTENEDOR DRY-VAN 40'

| | | | |
|----------------|--------------------|----------------|-------------------------|
| PESO | VACIO | 3.630 Kg | |
| | PESO MAXIMO | 26.850 Kg | |
| MEDIDAS | EXTERNO | INTERNO | PUERTAS ABIERTAS |
| LARGO | 12.192 mm | 12.030 mm | - |
| ANCHO | 2.438 mm | 2.345 mm | 2.335 mm |
| ALTO | 2.591 mm | 2.400 mm | 2.290 mm |
| VOLUMEN | 67,70 m3 | | |



| | | | |
|----------------|--------------------|----------------|-------------------------|
| PESO | VACIO | 3.800 Kg | |
| | PESO MAXIMO | 26.600 Kg | |
| MEDIDAS | EXTERNO | INTERNO | PUERTAS ABIERTAS |
| LARGO | 12.192 mm | 12.030 mm | - |
| ANCHO | 2.438 mm | 2.350 mm | 2.335 mm |
| ALTO | 2.896 mm | 2.710 mm | 2.595 mm |
| VOLUMEN | 76,50 m3 | | |



CONTENEDOR REEFER 20'

| | | | |
|----------------|--|----------------|-------------------------|
| PESO | VACIO | 3.400 Kg | |
| | PESO MAXIMO | 27.280 Kg | |
| MEDIDAS | EXTERNO | INTERNO | PUERTAS ABIERTAS |
| LARGO | 6.058 mm | 5.500 mm | - |
| ANCHO | 2.438 mm | 2.285 mm | 2.285 mm |
| ALTO | 2.591 mm | 2.255 mm | 2.210 mm |
| VOLUMEN | 28,30 m3 | | |
| | 180/200 V y 380/440 V, 50/60 Hz // -25 / +25 ° | | |



CONTENEDOR REEFER 40'

| | | | |
|----------------|------------------------------------|----------------|-------------------------|
| PESO | VACIO | 4.500 Kg | |
| | PESO MAXIMO | 30.400 Kg | |
| MEDIDAS | EXTERNO | INTERNO | PUERTAS ABIERTAS |
| LARGO | 12.192 mm | 11.575 mm | - |
| ANCHO | 2.438 mm | 2.285 mm | 2.280 mm |
| ALTO | 2.591 mm | 2.250 mm | 2.200 mm |
| VOLUMEN | 58,70 m3 | | |
| | 380/440 V, 50/60 Hz // -25 / +25 ° | | |



CONTENEDOR ABIERTO 40' FLAT RACK

| | | | |
|----------------|--------------------|----------------|-------------------------|
| PESO | VACIO | 4.900 Kg | |
| | PESO MAXIMO | 40.100 Kg | |
| MEDIDAS | EXTERNO | INTERNO | PUERTAS ABIERTAS |
| LARGO | 12.192 mm | 12.150 mm | 11.835 mm |
| ANCHO | 2.438 mm | 2.400 mm | 2.230 mm |
| ALTO | 2.591 mm | 2.035 mm | 2.035 mm |
| VOLUMEN | 58,70 m3 | | |



CONTENEDOR COLLAPSIBLE 20' FLAT RACK

| | | | |
|----------------|--------------------|----------------|-------------------------|
| PESO | VACIO | 2.870 Kg | |
| | PESO MAXIMO | 27.610 Kg | |
| MEDIDAS | EXTERNO | INTERNO | PUERTAS ABIERTAS |
| LARGO | | 5.900 mm | |
| ANCHO | | 2.148 mm | |
| ALTO | | 2.176 mm | |
| VOLUMEN | 27,60 m3 | | |



CONTENEDOR COLLAPSIBLE 40' FLAT RACK

| | | | |
|----------------|--------------------|----------------|-------------------------|
| PESO | VACIO | 5.450 Kg | |
| | PESO MAXIMO | 30.480 Kg | |
| MEDIDAS | EXTERNO | INTERNO | PUERTAS ABIERTAS |
| LARGO | | 12.032 mm | |
| ANCHO | | 2.240 mm | |
| ALTO | | 2.034 mm | |
| VOLUMEN | 54,80 m3 | | |



CONTENEDOR REEFER 40' HIGH CUBE

| | | | |
|----------------|-------------------------------------|----------------|-------------------------|
| PESO | VACIO | 5.200 Kg | |
| | PESO MAXIMO | 29.250 Kg | |
| MEDIDAS | EXTERNO | INTERNO | PUERTAS ABIERTAS |
| LARGO | 12.192 mm | 11.575 mm | - |
| ANCHO | 2.438 mm | 2.290 mm | 2.290 mm |
| ALTO | 2.895 mm | 2.550 mm | 2.435 mm |
| VOLUMEN | 68 m3 | | |
| | 380/440 V, 50/60 Hz // -25 / + 25 * | | |



CONTENEDOR ABIERTO 20' OPEN TOP

| | | | | |
|----------------|--------------------|----------------|-------------------------|--------------------------|
| PESO | VACIO | 2.250 Kg | | |
| | PESO MAXIMO | 28.230 Kg | | |
| MEDIDAS | EXTERNO | INTERNO | PUERTAS ABIERTAS | ABERTURA SUPERIOR |
| LARGO | 6.058 mm | 5.900 mm | - | 5.740 mm |
| ANCHO | 2.438 mm | 2.330 mm | 2.330 mm | 2.190 mm |
| ALTO | 2.591 mm | 2.380 mm | 2.220 mm | |
| VOLUMEN | 31,80 M3 | | | |



CONTENEDOR ABIERTO 40' OPEN TOP

| | | | | |
|----------------|----------------------|----------------|-------------------------|--------------------------|
| PESO | VACIO | 3.650 Kg | | |
| | PESO MAXIMO | 26.830 Kg | | |
| MEDIDAS | EXTERNO | INTERNO | PUERTAS ABIERTAS | ABERTURA SUPERIOR |
| | LARGO | 12.192 mm | 12.045 mm | - |
| ANCHO | 2.438 mm | 2.340 mm | 2.335 mm | 2.185 mm |
| ALTO | 2.591 mm | 2.380 mm | 2.255 mm | |
| VOLUMEN | 67,10 m ³ | | | |



CONTENEDOR ABIERTO 20' FLAT RACK

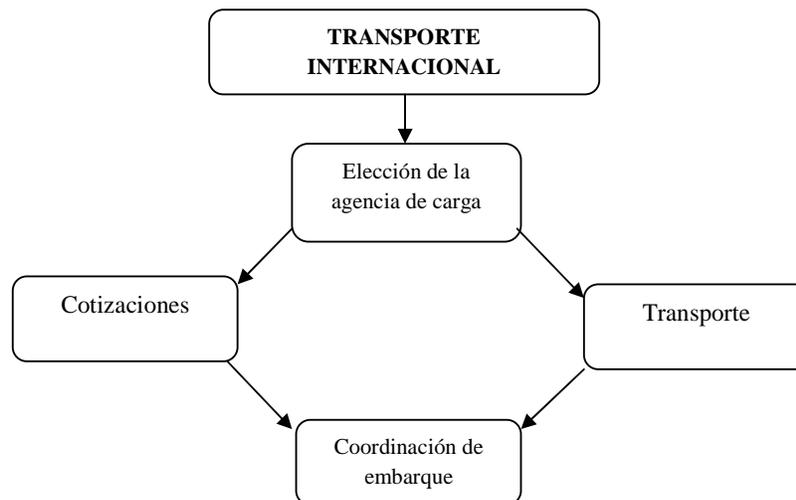
| | | | |
|----------------|--------------------|----------------|-------------------------|
| PESO | VACIO | 2.500 Kg | |
| | PESO MAXIMO | 30.150 Kg | |
| MEDIDAS | EXTERNO | INTERNO | PUERTAS ABIERTAS |
| LARGO | 6.058 mm | 5.900 mm | 5.700 mm |
| ANCHO | 2.438 mm | 2.400 mm | 2.250 mm |
| ALTO | 2.591 mm | 2.285 mm | 2.285 mm |
| VOLUMEN | | | |



Figura 4. Tipo de contenedores

2.2.6 MODOS Y VÍAS DE TRANSPORTE

El Transporte representa dentro del área de servicios en el Comercio Internacional uno de los aspectos más importantes que deben conocer los operadores, tanto por la incidencia en los costos del mismo, como por los riesgos que representa el traslado de una mercadería, por las tareas operacionales paralelas que el mismo produce.



Flujograma 1. Transporte internacional

Elaborado por: Marcelo Daniel Aspiazu Alcívar - Freddy Edgar Medina Laverdi, Autores

2.2.6.1 EL TRANSPORTE AÉREO

Es el servicio de trasladar de un lugar a otros pasajeros o cargamento, mediante la utilización de aeronaves. Tiene fines comerciales y está regido por IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo en inglés International Air Transport Association). La IATA es el organismo para la cooperación entre aerolíneas, promoviendo la seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo en beneficio de los usuarios.

El transporte aéreo es un elemento vital y de importancia cada vez mayor del sistema internacional de comercio, por su contribución directa de facilitación de bienes y servicios para otros sectores. Su crecimiento ha sido notable, así como las innovaciones tecnológicas en lo que se refiere a capacidad y funcionamiento de las aeronaves.

Hoy en día existen aviones de gran tamaño y capacidad que permiten el transporte de carga de más de 100 toneladas. Su versatilidad para llegar a puntos más cercanos de consumo o producción, respecto al transporte marítimo es evidente. Este modo requiere de instalaciones y condiciones de atención muy exigentes que condicionan el aterrizaje de aeronaves de gran porte solo a determinados puntos, además que existe mayor cantidad de frecuencias, destinos y conexiones interlíneas.

DOCUMENTO DE SOPORTE

La guía aérea, documento no negociable, sirve como recibo para el remitente. Es emitida por la aerolínea o por el consolidador, la AWB (Air Way Bill) indica que el transportista ha aceptado los bienes contenidos en la lista y que se compromete a llevar

Al aeropuerto de destino, de conformidad con las condiciones anotadas en el reverso del original de la guía. Además, la AWB sirve como evidencia documentaria de haber completado el contrato de flete, facturas de flete, certificados de seguro y la declaración de aduanas.

En resumen, la guía certifica el embarque de mercancías y establece las condiciones del transporte convenido y cumple las siguientes características:

- ✓ Contrato de transporte.
- ✓ Comprobante de recepción de las mercancías.
- ✓ Lista de embarque, en la que se relacionan todos los documentos que acompañan el embarque y se anotan las instrucciones especiales del usuario.
- ✓ Factura por el flete y los cargos cobrados.
- ✓ Documento para los trámites de ADUANAS.
- ✓ Certificación del despacho de las mercancías.

Este documento no es un “título valor”, es decir, no transfiere ningún derecho de propiedad sobre la mercancía. Por ello, no puede expedirse “a la orden” y debe declararse el consignatario con nombre y apellido y con domicilio exacto. Es necesario acotar que no tiene validez legal hasta que esté firmado por el usuario (o su agente) y por la aerolínea (o su agente) y concluye con la entrega de las mercancías al destinatario en el punto de destino. De esto se desprende la importancia su correcto proceso al llenarla.

Tarifa aéreo.- Es el precio que paga el usuario por el transporte de las mercancías desde un aeropuerto de origen hasta otro de destino. Los demás costos incurridos por cuenta del usuario en virtud del contrato de transporte aéreo, hasta que la carga se coloque en la bodega de la aeronave en el aeropuerto de origen o desde que se retire de

Está en el aeropuerto de destino, se cobran adicionalmente, ya sea en la propia guía aérea o por separado, por la aerolínea o sus agentes o por los propios prestadores de servicios aeroportuarios (agente de carga, terminal, etc.).

Para calcular el precio final se ha de valorar tanto el peso como el volumen de la mercancía, teniendo en cuenta la comparación volumen/peso, considerando que el equivalente **IATA**, es 1 kg por cada 6.000 cm³ de mercancía) facturaremos nuestra

mercancía en base al peso de ésta, y si no llegamos, lo haremos en base al “peso volumen” .

| AEROLÍNEAS QUE OPERAN EN ECUADOR | | |
|-------------------------------------|--|---|
| NOMBRE | DIRECCION | LOGO |
| LAN Ecuador | Mall del Sol, planta baja Av. J. Orrantía y Av. Tanca Marengo. |  |
| Tame. | Av. 9 de Octubre N°424 Edif. Gran Pasaje |  |
| American Airlines. | Mall Policentro Avenida del Periodista Juan Arzube y Calle 10ma |  |
| Avianca. | Av. de las Américas y Av Isidro Ayora Aeropuerto J J Olmedo |  |
| Copa Airlines. | Nueve de Octubre 100 y Malecón Simón Bolívar, piso 25 |  |
| Delta Airlines. | Av. de los Shyris y Suecia Edif Renazzo Plaza Lc 3 Pb. |  |
| Iberia Líneas aéreas de España S.A. | Av. Avenida camino real #30 |  |
| KLM Royal Dutch Airlines. | Aeropuerto José Joaquín de Olmedo Mezanine, Office #13 |  |
| TACA | Pichincha 406 y Luque Esq, Bancopark Pb Lc. 4-5 Galería del Hilton Colón Lc 11 |  |

Tabla 2: Listado de aerolíneas que operan en el Ecuador.

Elaborado por: Marcelo Daniel Aspiazu Alcívar - Freddy Edgar Medina Laverdi, Autores

2.2.6.2 EL TRANSPORTE MARÍTIMO

Es la acción de transportar por mar de un punto geográfico a otro a bordo de un buque. La principal ventaja de este medio de transportación es la posibilidad de mover grandes volúmenes de mercaderías, tanto al granel, líquidos, sólidos y gases, lo que asegura con un gran aprovechamiento de la economía de escala.

| TRANSPORTE | VENTAJAS | DESVENTAJAS |
|-----------------|--|---|
| MARÍTIMO | Capacidad: tienen un alto volumen de carga. | Accesibilidad: los buques están solo disponibles en los puertos, y el exportador generalmente no está cerca de ellos. |
| | Competitividad: fletes más bajos por el alto volumen de carga. | Embalaje: debe ser resistente y duradero, los cuales resultan más costosos. |
| | Flexibilidad de carga: existe gran variedad de modalidades disponibles. | Lentitud: la velocidad de los buques es muy baja. |
| | Continuidad de operaciones: el exportador tiene seguridad a la hora de planificar el transporte. | Frecuencia: es menor, ya que son lentos y las cargas son grandes |

Tabla 3: Ventajas y Desventajas del transporte marítimo

Elaborado por: Marcelo Daniel Aspiazu Alcívar - Freddy Edgar Medina Laverdi, Autores

A diferencia del transporte aéreo, el transporte marítimo permite enviar grandes cantidades de mercancía a un coste muy económico. La facilidad para el traslado de bienes de gran volumen o peso es otra de las facilidades a puntualizar. También se debe señalar la limitación existente de las rutas, debido a que el buque sólo puede moverse entre puertos o lugares apropiados de atraque, la demora en el transporte, el requerimiento de equipos de maniobra o manipuleo especiales, etc. La llegada del contenedor, modificó en cierta forma, el equilibrio entre ventajas y desventajas de este modo de transporte, haciéndolo más flexible y apropiado para el movimiento de determinado tipo de cargas, tanto en cantidad como en calidad de las mismas.

DOCUMENTO DE SOPORTE

Conocimiento de embarque o B/L (Bill of loading) es el documento utilizado como contrato de transporte de las mercancías sobre un buque en línea regular. La finalidad es proteger al cargador y al consignatario de la carga frente al naviero y dar confianza a cada parte respecto al comportamiento de la otra.

El transporte de mercancías a nivel internacional por vía marítima, inicialmente está regulado por el Convenio de Bruselas firmado en 1924, luego ha sido modificado por las Reglas de La Haya-Visby en 1968 y más recientemente por las Reglas de Hamburgo de 1978, éstas últimas elaboradas por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CENUDMI) .

Este documento que entrega el transportador marítimo sirve como certificación de que ha tomado a su cargo la mercancía para entregarla, contra la presentación del mismo en el punto de destino, a quien figure como consignatario o a quien la haya adquirido por endoso total o parcial, como constancia del flete convenido y como representativo del contrato de fletamento en ciertos casos.

CLASES DEL CONOCIMIENTO DEL EMBARQUE

Según el destino de la carga en la mercancía en el buque: Es aquel que se extiende cuando la mercancía ya ha sido embarcada en el buque. O que se extiende cuando las mercancías se entregan a la empresa transportista antes de la llegada del buque

Según la persona o el titular del conocimiento de embarque: El conocimiento de embarque a la orden es el más utilizado en los créditos documentarios ya que la entidad financiera consta como consignatario de la carga y endosa la documentación a su cliente, el importador (comprador) de la mercancía.

Además de a la orden, el conocimiento de embarque puede emitirse al portador (el propietario de la mercancía no queda identificado) y nominativo (a nombre de una persona física o jurídica, que recogerá la mercancía cuando se identifique y presente un original del conocimiento de embarque). Se trata, por tanto, de un documento con fuerza de título valor.

Según el modo de transporte: En el conocimiento de embarque deben aparecer el nombre, la matrícula del buque, puertos de carga y descarga, nombre del cargador y del consignatario, descripción detallada de las mercancías, la cantidad o el peso, el número

de bultos y su estado aparente. También refleja el importe del flete (coste del transporte por vía marítima), la moneda en que se ha calculado esta cifra y si el flete se ha abonado en origen (freight prepaid) o si se trata de un flete pagadero en destino (freight collect).

Los conocimientos de embarque de la carga consolidada los expide el agente de carga internacional, transitorio o NVOCC (por sus iniciales en inglés: Non-Vessel Operating Common Carrier).

En tal caso llevan el nombre de conocimiento de embarque hijo (House Bill of Loading), siendo el «conocimiento de embarque madre» (Máster Bill of Loading) el que expide el transportista marítimo efectivo (la naviera que realiza el transporte).

Este conocimiento de embarque marítimo SWB (por sus iniciales (Sea Way Bill) es también un contrato de transporte marítimo. Se diferencia de un conocimiento de embarque B/L en que no transmite la propiedad de la mercancía, solamente demuestra que se ha realizado una operación de transporte por barco. No transmite la propiedad de la mercancía porque no se le atribuye la fuerza de un título valor. El conocimiento de embarque SWB puede transmitirse electrónicamente. Se utiliza para vender la mercancía antes de llegar al destino.

Según el tipo de forma en que se emplea: Contiene todas las cláusulas impresas en el conocimiento de embarque.

Según la facilidad de la negociación comercial del documento: Es aquel cuyo traspaso, sesión o endoso puede ajustarse o acordarse.

Según la existencia o inexistencia de anotaciones del conocimiento de embarque: Existencia de anotaciones.- no llevan anotación alguna por parte del oficial encargado de la carga.

Inexistencia de anotaciones.- llevan anotaciones hechas por el oficial encargado, las cuales serán extraordinarias e indicaran sobrantes, faltantes, derrames, roturas, embalaje deficiente, falta de marcaje o señalamiento y otras

TARIFA MARÍTIMA

$$\frac{L*W*H''}{1728} = \text{Pies Cúbicos}$$

$$\frac{L(cm)*W(cm)*H(cm)}{1000.000} = \text{metros cúbicos}$$

2.2.7 SEGURIDAD EN LA TRANSPORTACION

La seguridad en la cadena de suministros se enfrenta a todo tipo de ataques por parte de individuos, ya sean falsificaciones, contrabando o robos, que se tiene que tomar muy en cuenta en el momento de planificar la movilización de los productos, para esto se han creado una serie de medidas tendientes a mitigar sus estragos, pasando desde los sellos en los contenedores, custodias armadas de personas, etiquetas RFID, (Identificación por radiofrecuencia) y GPS (Sistema de posicionamiento global) están ofreciendo algunas opciones interesantes que permiten identificar el lugar exacto de ubicación de un bien o medio de transporte, y se usan en contenedores, paletas, caja, etc..

Los productos perecederos dadas sus características de vida corta son más susceptibles a sufrir daños, además de la normativa general relativa al transporte de mercancías, están regulados de forma especial por un acuerdo de transportes internacionales y de unidades especiales adaptados a este fin.

Sellos de seguridad.- Los sellos de seguridad o precintos son esenciales para proteger sus productos durante su transporte e incluso dentro de los almacenes para evitar intentos de violación o robo. Al existir diferentes tipos de contenedores y bienes transportados, es importante conocer los diferentes tipos de sellos de seguridad para poder escoger el precinto adecuado para los productos a transportar o almacenar.

A continuación se muestran los tipos de sellos para el traslado o almacenaje de sus bienes:

- ✓ Alta Seguridad (C-TPAT)
- ✓ Sellos de Plástico

- ✓ Sellos Metálicos
- ✓ Sellos de Cable
- ✓ Etiqueta de Seguridad
- ✓ Barra de Seguridad

2.3 MARCO LEGAL

2.3.1 CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCIÓN

DECLARACIÓN ADUANERA

Es un documento que permite al importador, solicitar el destino que planifica dar las mercancías. Los destinos son de diferentes índoles a citar como ejemplos: La importación para el consumo, admisión temporal para reexportación en el mismo estado, admisión temporal para perfeccionamiento activo, depósito aduanero, tránsito aduanero, reimportación en el mismo estado, exportación definitiva, exportación temporal para

Reimportación en el mismo estado, exportación temporal para perfeccionamiento pasivo, etc. dependiendo del procedimiento que se va a realizar.

Sin este documento no se podrá llevar a cabo el despacho de las mercancías, ni la destinación aduanera correspondiente, además las mercancías no podrán ser objeto de levante por parte de las autoridades aduaneras; es por ello la importancia de este documento y de su correcta aplicación. Por esta razón, en se explica de manera detallada en qué consiste y lo que debemos saber respecto a su llenado.

El artículo 63 del reglamento al código orgánica de la producción, establece que la declaración aduanera debe ser presentada obligatoriamente de manera electrónica y/o física de acuerdo al procedimiento y al formato establecido por el servicio nacional de aduana del ecuador, en el caso de las importaciones en los plazos comprendido entre

los quince días calendario previos a la llegada del medio de transporte, y hasta treinta días calendarios siguientes a la fecha de su arribo (art. 66 RCOPCI).

En cuanto a los plazos, es necesario tener presente que, en la actualidad es imposible que el importador se beneficie con la presentación de la declaración aduanera en los quince días previos a la llegada del medio de transporte, por cuanto para hacerlo, se requiere contar con el manifiesto de carga que transmite el transportista. En ese sentido, el mismo COPCI otorga diferentes plazos a los medios de transporte para subir la información al sistema, dependiendo de los puertos (cercano o lejano) de donde procede el buque, o según la duración del vuelo (menor o mayor a cuatro horas) en el caso aéreo.

GARANTÍAS ADUANERAS

Toda garantía aduanera tiene como finalidad afianzar el cumplimiento de alguna formalidad aduanera, el pago de los tributos al comercio exterior o la presentación posterior de un documento susceptible de afianzar, cuyo original no fue presentado junto a la declaración aduanera. Las garantías podrán constituirse en dinero en efectivo depositado en cuenta, cheque certificado, nota de crédito del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador u otra administración tributaria central, garantía bancaria, o póliza de seguro. Podrá constituirse en carta de garantía emitida por las máximas autoridades de las instituciones del sector público, excepto empresas públicas, y carta de garantía emitidas por las misiones diplomáticas y oficinas consulares acreditadas en el país.

TIPOS DE GARANTÍAS

“En términos generales, la garantía se refiere a la acción que una persona, una empresa o comercio despliegan con el objeto de afianzar aquello que se haya estipulado, es decir, a través de la concreción o presentación de una garantía, lo que se pretenderá hacer es dotar de una mayor seguridad al cumplimiento de una obligación o al pago de una deuda, según corresponda”.

El artículo 174 del código orgánico de la producción, las garantías aduaneras se presentan de dos clases: General y específica, las primeras garantizan el funcionamiento de los operadores de comercio exterior como por ejemplo: depósitos aduaneros, almacenes temporales, agentes de aduana, consolidadoras de carga, courriers, etc. Las garantías específicas afianzan una operación aduanera o de comercio exterior en particular, ejemplo, los tributos.

En razón de lo manifestado en el párrafo anterior, para que el trámite amparado a desaduanamiento directo sea aceptado, es obligatoria la presentación de una garantía de tipo específico, cuyo beneficiario es el SENA, misma que como le establece el artículo 235 del reglamento al COPCI debe expresarse en dólares de los Estados Unidos de América. El monto está en el orden del cien por cien de los eventuales tributos derivados del despacho, en el caso de las formalidades aduaneras, el plazo se ubica en treinta días.

DESADUANAMIENTO DIRECTO

El código orgánico de la producción comercio e inversiones en su artículo.138 determina *“El Senae podrá autorizar el desaduanamiento directo de las mercancías, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el reglamento a este código, y de acuerdo a las disposiciones emitidas por la Directora o el Director General. En estos casos la declaración aduanera se podrá presentar luego del levante de las mercancías en la forma que establezca el servicio nacional de aduana del Ecuador”*.

Al incluir esta norma dentro del marco legal aduanero ecuatoriano, es aconsejable que el proceso de salida de aduana en las importaciones de productos perecibles debe realizarse el mismo día en que llega la carga. Ante esto el artículo 94 del RCOPCI determina lo siguiente: “Previa solicitud del consignatario o del agente de aduana que actúe en su nombre, el sistema informático del servicio nacional de aduana del Ecuador permitirá el desaduanamiento directo de las siguientes mercancías:

- a) Medicinas y alimentos que requieran de condiciones ambientales especiales para su conservación o mantenimiento;
- b) Vacunas para uso humano o animal, solas o con sus dispositivos de aplicación;
- c) Semen congelado para inseminación artificial;
- d) Animales vivos;
- e) Plantas y esquejes vivos.
- f) Huevos fértiles;
- g) Explosivos, municiones y materiales inflamables;
- h) Materiales radioactivos y reactivos para laboratorio;
- i) Material calificado como bélico;
- j) Importaciones de Hidrocarburos y sus derivados ;
- k) Otras mercancías que sean de peligro o riesgo inminente para la seguridad o salud de las personas que serán calificadas por la Autoridad Aduanera.

2.3.2 LEY DE REGIMEN TRIBUTARIO INTERNO

Los productos perecederos son aquellos con probabilidad de estropearse, descomponerse o se vuelven inseguros para consumir, por este motivo deben ser conservados a una temperatura adecuada para permanecer inocuos o prolongar el tiempo en que permanecerán saludables, debido a que la refrigeración frena el crecimiento bacterial. Ejemplos de estos productos son los alimentos, que deben ser conservados refrigerados por seguridad, incluyen: carnes, aves, pescado, productos lácteos, quesos suaves, y cualesquiera alimentos comprados refrigerados. Muy pocas frutas y verduras frescas permanecerán seguras a temperatura ambiente por mucho tiempo, por eso la mayoría deben ser conservadas para evitar descomposición.

Para los productos mencionados en el párrafo anterior es que se recomienda utilizar las facilidades que brinda el desaduanamiento directo, y como la mayoría de ellos están gravados con tarifa cero de IVA, se ha creído necesario incluir en la base legal parte de la ley de régimen tributario interno que en su artículo No. 55 escribe lo siguiente:

Art. 55.- Transferencias e importaciones con tarifa cero.- Tendrán tarifa cero las transferencias e importaciones de los siguientes bienes:

1.- Productos alimenticios de origen agrícola, avícola, pecuario, apícola, cunícola, bioacuáticos, forestales, carnes en estado natural y embutidos; y de la pesca que se mantengan en estado natural, es decir, aquellos que no hayan sido objeto de elaboración, proceso o tratamiento que implique modificación de su naturaleza. La sola refrigeración, enfriamiento o congelamiento para conservarlos, el pilado, el desmote, la trituración, la extracción por medios mecánicos o químicos para la elaboración del aceite comestible, el faenamamiento, el cortado y el empaque no se considerarán procesamiento;

2.- Leches en estado natural, pasteurizada, homogeneizada o en polvo de producción nacional, quesos y yogures. Leches maternizadas, proteicos infantiles;

3.- Pan, azúcar, panela, sal, manteca, margarina, avena, maicena, fideos, harinas de consumo humano, enlatados nacionales de atún, macarela, sardina y trucha, aceites comestibles, excepto el de oliva;

4.- Semillas certificadas, bulbos, plantas, esquejes y raíces vivas. Harina de pescado y los alimentos balanceados, preparados forrajeros con adición de melaza o azúcar, y otros preparados que se utilizan como comida de animales que se críen para alimentación humana. Fertilizantes, insecticidas, pesticidas, fungicidas, herbicidas, aceite agrícola utilizado contra la sigatoka negra, antiparasitarios y productos veterinarios así como la materia prima e insumos, importados o adquiridos en el mercado interno, para producirlas, de acuerdo con las listas que mediante Decreto establezca el Presidente de la República;

5.- Tractores de llantas de hasta 200 hp incluyendo los tipo canguro y los que se utiliza en el cultivo del arroz; arados, rastras, surcadores y vertedores; cosechadoras, sembradoras, cortadoras de pasto, bombas de fumigación portables, aspersores y rociadores para equipos de riego y demás elementos de uso agrícola, partes y piezas que

se establezca por parte del Presidente de la República mediante Decreto; Nota: El Art. 1 del D.E. 1232 (R.O. 393-2S, 31-VII-2008) amplía la lista de transferencia e importación de bienes que estarán gravados con tarifa cero.

6.- Medicamentos y drogas de uso humano, de acuerdo con las listas que mediante Decreto establecerá anualmente el Presidente de la República, así como la materia prima e insumos importados o adquiridos en el mercado interno para producirlas. En el caso de que por cualquier motivo no se realice las publicaciones antes establecidas, registrarán las listas anteriores; Los envases y etiquetas importados o adquiridos en el mercado local que son utilizados exclusivamente en la fabricación de medicamentos de uso humano o veterinario. Nota: El Art. único del D.E. 1151 (R.O. 404-S, 15-VII-2008) amplía la lista de medicamentos, drogas, materia prima, insumos, envases y etiquetas, cuya importación o transferencia estarán gravados con tarifa cero.

7.- Papel bond, libros y material complementario que se comercializa conjuntamente con los libros;

8.- Los que se exporten; y,

9.- Los que introduzcan al país:

a) Los diplomáticos extranjeros y funcionarios de organismos internacionales, regionales y subregionales, en los casos que se encuentren liberados de derechos e impuestos;

b) Los pasajeros que ingresen al país, hasta el valor de la franquicia reconocida por la Ley Orgánica de Aduanas y su reglamento;

c) (Sustituido por el Art. 21 de la Ley s/n, R.O. 94-S, 23-XII-2009).- En los casos de donaciones provenientes del exterior que se efectúen en favor de las entidades y

Organismos del sector público y empresas públicas; y las de cooperación institucional con entidades y organismos del sector público y empresas públicas;

d) Los bienes que, con el carácter de admisión temporal o en tránsito, se introduzcan al país, mientras no sean objeto de nacionalización;

e).- Los administradores y operadores de Zonas Especiales de Desarrollo Económico (ZEDE), siempre que los bienes importados sean destinados exclusivamente a la zona autorizada, o incorporados en alguno de los procesos de transformación productiva allí desarrollados.

10.- Aviones, avionetas y helicópteros destinados al transporte comercial de pasajeros, carga y servicios; y,

11.- Los artículos introducidos al país bajo el régimen de Tráfico Postal Internacional y Correos Rápidos, siempre que el Valor en Aduana del envío sea menor o igual al equivalente al 5% de la fracción básica desgravada del impuesto a la renta de personas naturales, que su peso no supere el máximo que establezca mediante decreto el Presidente de la República, y que se trate de mercancías para uso del destinatario y sin fines comerciales. En las adquisiciones locales e importaciones no serán aplicables las exenciones previstas en el Código Tributario, ni las previstas en otras leyes orgánicas, generales o especiales.

16.- El oro cuando sea adquirido por el Banco Central del Ecuador en forma directa o por intermedio de las instituciones financieras autorizadas por el propio Banco.

2.4 ACTUAL SISTEMA ADUANERO

Entró en vigencia el 22 de octubre del 2012. El objetivo es permitir que los operadores de comercio exterior (exportadores, importadores, transportistas, agentes de aduana, etc.) realizar sus operaciones, reduciendo tiempos asociados al cumplimiento de formalidades aduaneras de manera amigable, dinámica e integral. En sus inicios, el sistema permitía hacer uso del Pre-Portal, para entrenamiento del llenado de la declaración aduanera, teniendo como requisito previo para su utilización, el registro en el pre-portal.

El sistema establece una ventanilla única de comercio exterior, con lo que asegura el control aduanero y facilita el comercio. Para el trámite, ya no es necesaria la documentación física, sin embargo el importador o agente de aduana, debe custodiar los documentos físicos por un plazo mínimo de cinco años y de por vida en archivo magnético. Los beneficios recibidos son muchos y se los puede resumir así:

- ✓ Integrar a todos los operadores de comercio exterior, en una sola base informática.
- ✓ Firma electrónica.
- ✓ Seguridad en las transacciones.
- ✓ Consultas de información.
- ✓ Buzón de transacciones.
- ✓ Despacho garantizado.
- ✓ Devolución automática de tributos.
- ✓ Gestionar trámites aduaneros en cualquier momento y lugar.

| DIFERENCIAS ENTRE SICE Y ECUAPASS | |
|---|---|
| SICE | ECUAPASS |
| <ul style="list-style-type: none"> ✓ Base imponible para cálculo de tributos era el “Valor CIF” (Costo + Flete + Seguro) de la mercancía. ✓ Tiempo de Desaduanización de la mercancía 7 días. ✓ Para gestionar las declaraciones, se debían acercar a las ventanillas del SENA E para proceder con el trámite. ✓ Se debía realizar un papeleo para registrar la declaración de los operadores. | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Base imponible para cálculo de tributos es el “VALOR EN ADUANA” obtenido de la suma de valores como: precio de las mercancías, flete y seguro. ✓ Tiempo de Desaduanización de la mercancía 3 días. ✓ Se maneja vía online y ya no hay que acercarse a las ventanillas del SENA E para gestionar las declaraciones. ✓ Es necesario tener una firma electrónica para eliminar los papeleos y se realiza automáticamente |

Tabla 4. Diferencias entre SICE y ECUAPASS

Elaborado por: Marcelo Daniel Aspiazu Alcívar - Freddy Edgar Medina Laverdi, Autores

Para poder operar en este sistema se hace necesario contar con un dispositivo de certificación digital, así como el registro en el portal electrónico Ecuapass.

En la tabla N°4, tratamos de explicar la transición en los sistemas operativos SICE-ECUAPASS haciendo un análisis comparativo entre sus bondades,

2.4.1 REQUISITOS TECNOLÓGICOS DEL SISTEMA ECUAPASS

Para acceder al portar de Ecuapass y gozar de sus beneficios, es indispensable contar con los siguientes requisitos:

- ✓ Firma Única electrónica, “Token”.
- ✓ Software instalado en el equipo de computación.

Para el correcto funcionamiento, es importante que los equipos informáticos cuenten con las características descritas en los manuales de los usuarios.

2.4.2 PARTICIPACIÓN DEL AGENTE DE ADUANA.

El COPCI en el artículo 227 determina que el agente de aduana es la persona natural o jurídica cuya licencia, otorgada por la Directora o el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, le faculta a gestionar de manera habitual y por cuenta ajena, el despacho de las mercancías, debiendo para el efecto firmar la declaración aduanera en los casos que establezca el reglamento, estando obligado a facturar por sus servicios de acuerdo a la tabla de honorarios mínimos que serán fijados por la Directora o el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Dicha licencia tendrá un plazo de duración de 5 años, la cual puede ser renovada por el mismo plazo.

El Agente de Aduana queda obligado a responder ante el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador por la información consignada en los documentos. Tendrá el carácter de fedatario y auxiliar de la función pública en cuanto que la aduana tendrá por cierto que los datos consignados en las declaraciones aduaneras que formulen.

2.4.3 HONORARIOS POR TRÁMITES A LOS AGENTES DE ADUANA

En el Registro Oficial No. 715 emitido el 1 de Junio del 2012 las tarifas correspondientes al servicio de despacho de aduana fueron reguladas, estableciéndose los *valores mínimos de facturación* que los agentes de aduanas deben acoger de manera obligatoria.

El texto indica: “**Artículo 3.-** Fíjese en *medio salario básico unificado* los honorarios mínimos de los agentes de aduana que tramiten cualquier tipo de régimen aduanero de importación de aquellos contemplados en los artículos 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 158, 159 y 160 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, bajo las modalidades de transporte aéreo o terrestre.

Si la mercancía ingresare *por vía marítima, la tarifa mínima será del 60% de un salario básico unificado.*” De acuerdo a esta disposición, la tarifa mínima de despacho de aduana se incrementa cada vez que se efectúe modificación en el Salario Básico Unificado, y tal como fue la disposición emitida por el Gobierno Nacional, al modificarse el Salario Básico Unificado a \$340,00 tal como lo expresa el **Art. 3 del Registro Oficial No. 715**, procediendo con la facturación de manera inmediata.

A continuación detallamos la tabla de las tarifas mínimas producto de las disposiciones vigentes.

TARIFA BASICA DE IMPORTACION AEREO Y TERRESTRE

| ARTICULO COPCI | REGIMEN | TARIFA BASICA |
|----------------|--|---------------|
| 147 | IMPORTACION A CONSUMO | \$170.00 |
| 148 | ADMISION TEMPORAL PARA REEXPORTACION EN EL MISMO ESTADO | \$170.00 |
| 149 | REGIMEN DE ADMISION TEMPORAL PARA PERFECCIONAMIENTO ACTIVO | \$170.00 |
| 150 | REPOSICION DE MERCANCIAS CON FRANQUICIA ARANCELARIA | \$170.00 |
| 151 | TRANSFORMACION BAJO CONTROL ADUANERO | \$170.00 |
| 152 | DEPOSITO ADUANERO | \$170.00 |
| 153 | REIMPORTACION EN EL MISMO ESTADO | \$170.00 |
| 158 | ALMACENES LIBRES | \$170.00 |
| 159 | ALMACENES ESPECIALES | \$170.00 |
| 160 | FERIAS INTERNACIONALES | \$170.00 |

Figura 5. Tarifas de importación aéreo y marítimo

TARIFA BÁSICA DE IMPORTACIÓN MARÍTIMO

| ARTICULO COPCI | REGIMEN | TARIFA BASICA |
|----------------|--|---------------|
| 147 | IMPORTACION A CONSUMO | \$204.00 |
| 148 | ADMISION TEMPORAL PARA REEXPORTACION EN EL MISMO ESTADO | \$204.00 |
| 149 | REGIMEN DE ADMISION TEMPORAL PARA PERFECCIONAMIENTO ACTIVO | \$204.00 |
| 150 | REPOSICION DE MERCANCIAS CON FRANQUICIA ARANCELARIA | \$204.00 |
| 151 | TRANSFORMACION BAJO CONTROL ADUANERO | \$204.00 |
| 152 | DEPOSITO ADUANERO | \$204.00 |
| 153 | REIMPORTACION EN EL MISMO ESTADO | \$204.00 |
| 158 | ALMACENES LIBRES | \$204.00 |
| 159 | ALMACENES ESPECIALES | \$204.00 |
| 160 | FERIAS INTERNACIONALES | \$204.00 |
| | MENAJE DE CASA | \$204.00 |

Figura 6. Tarifas de importación marítimo

2.5 TIPOS DE CARGA

CARGA PELIGROSA

El reglamento al COPCI artículo No. 2 literal o) indica que todo artículo o sustancia que pueda constituir un riesgo importante para la salud, el medio ambiente, la seguridad personal o de los bienes, según disposiciones emanadas de la normativa nacional, o de Organismos Internacionales. Por lo que si este tipo de mercancía no tiene un trato adecuado, puede poner en riesgo la vida humana y el medio donde se transporta.



En caso de mercancía peligrosa, esta deberá estar claramente identificada como tal; y en caso de existir mercancías en tránsito, deberán constar por separado y se deberán tomar las debidas medidas de seguridad al momento de la manipulación tanto al cargue o descargue del medio de transporte.

CARGA PERECEDERA

Un cierto número de productos, en especial los alimenticios, sufren una degradación normal en sus características físicas, químicas y microbiológicas como resultado del paso del tiempo y de las condiciones del medio ambiente. Los productos



percederos son artículos que requieren un proceso logístico perfectamente organizado debido su sensibilidad a la temperatura o al paso del tiempo. Los grupos de productos percederos para los que J. van de Put ofrece servicios logísticos son los siguientes:

- ✓ Flores
- ✓ Material para esquejes
- ✓ Frutas y verduras

- ✓ Productos acabados y semiacabados farmacéuticos
- ✓ Pescado
- ✓ Carne
- ✓ Restos materiales

Se designa con esta expresión a los productos de importación o exportación que, dadas sus características naturales o de presentación, son de fácil descomposición y que, por esa razón, deben:

- a) Antes de su transporte desde la planta de producción: someterse a procesos especiales (de postcosecha o anteriores al embarque) para asegurar su conservación.
- b) En el terminal de transporte: ser embodegados en espacios especialmente concebidos para su almacenamiento, generalmente provistos de sistemas de refrigeración o similares, hasta ser tomados por la compañía transportadora.
- c) En el transporte hacia o desde el exterior: deben, igualmente, ser colocados en lugares especialmente diseñados para garantizar su conservación provisional hasta la entrega en el lugar de destino. Este es el caso de todas las flores, frutas frescas y algunos productos del mar en estado natural que, en el caso de nuestro país, tratándose de exportaciones, se someten a tratamientos administrativos preferentes para su despacho de aduanas y adicionales.

CARGA FRÁGIL

El transporte de productos frágiles requiere de un manejo especial. Toda la operación debe realizarse con extremo cuidado, incluyendo el embalaje, el manipuleo (cargue y descargue) y el traslado propiamente dicho.



2.6 PROCEDIMIENTO ADUANERO DE IMPORTACION

Para realizar los trámites de levantamiento de mercancías por vía marítima, aérea o terrestre es necesario la asesoría profesional de un agente afianzado de aduana autorizado por el SENA E, actualmente, única persona que puede presentar la declaración aduanera de importación (DAI) por vía electrónica a través del sistema Ecuapass. Actividad que debe hacerla en el distrito de llegada de las mercancías, adjuntando los documentos que acompañan a la misma. El tiempo promedio para obtener el levantamiento de la mercadería en el sistema actual es de tres a seis días en el mejor de los casos. Se ha creído pertinente incluir el desglose de las actividades encaminadas a obtener el levante de las mercancías.

TRANSMISIÓN DEL MANIFIESTO DE CARGA

El SENA E proporciona a los operadores de almacenamiento las herramientas necesarias en el sistema informático de la aduana o sus enlaces habilitados debidamente autorizados, que permitan el correcto proceso de registro de entradas y salidas de mercancías en sus zonas de almacenamiento. La transmisión de los ingresos, correcciones, novedades y salidas pueden realizarse a través del portal externo o por el propio sistema del operador de almacenamiento utilizando los servicios web.

Toda solicitud de corrección en el ingreso, almacenamiento o salida de mercancía debe realizarse conforme a los formatos establecidos en el sistema informático aduanero y no requieren aprobación del SENA E. Una vez que se ha generado una declaración aduanera de importación (DAI) deberá remitir por correo electrónico al Director de la zona primaria o su delegado los justificativos necesarios para su aprobación.

El ingreso y salida de mercancías puede realizarse de manera parcial, final o total, acorde con lo establecido en el sistema informativo utilizado en los e-docs IMDT y SMDT.

Los depósitos temporales marítimos tienen un plazo máximo de hasta 24 horas para realizar el ingreso de los números de carga cuya condición tengan FCL-FCL, carga

suelta y general, contados a partir de la fecha de llegada del medio de transporte registrada y 36 horas para los números de carga cuya condición LCL/LCL o FCL/LCL, contados desde la fecha de llegada del medio de transporte registrada en el sistema.

En los distritos aéreos donde cuentan con un ordenador de zona de distribución, los depósitos temporales tendrán un plazo de 4 horas para realizar los ingresos contados desde la generación de la guía de distribución, en caso de no existir un ordenador de zona de distribución el plazo será de 24 horas contados desde la fecha de llegada del medio de transporte registrada en el sistema.

Los depósitos temporales terrestres tendrán un plazo de 24 horas para realizar el ingreso de la mercancía, contados desde la fecha de llegada del medio de transporte registrada en el sistema.

En el caso de la carga al granel, los depósitos temporales deberán registrar al final del día la sumatoria total de carga ingresada o despachada de manera parcial, final o total.

En el sistema informático aduanero están establecidas las novedades que generen la inspección al ingreso o un bloqueo que impida la salida de mercancías, hasta el cumplimiento de las formalidades aduaneras y cumplimiento de la normativa vigente.

INGRESO ALMACENAMIENTO TEMPORAL

Toda carga que arriba al Ecuador, necesariamente debe almacenarse temporalmente en cualquier bodega autorizada por la autoridad aduanera hasta que el agente de aduana realiza al proceso de levante de las mercaderías. De esta operación participan las siguientes personas:

Técnico operador.- proceso de revisión de correcciones de los informes de ingresos y salidas.

Operadores de almacenamiento.- depósitos temporales.

NDI- Notificación de detalles de ingreso estimado de carga.- documento electrónico que notifica la solicitud y recepción de la información del manifiesto de importación para que la mercadería pueda ingresar al operador de almacenamiento.

IMDT – Informe de ingreso de mercancía.- Documento electrónico que realiza el operador de almacenamiento para el ingreso de la mercadería.

CIIS - Solicitud de corrección - informe de ingreso y salida.- documento electrónico en el cual se puede corregir la información del informe de ingreso o salida registrados incorrectamente o eliminar dichos registros.

NRCI – Notificación de resultado de corrección.- documento electrónico el cual hace notificación del resultado de corrección de la información del número de carga.

ENVIO DE LA DAI

La declaración aduanera debe ser presentada de manera electrónica a través adjuntando los respectivos documentos de soporte y acompañamiento que al menos deberán contener, la identificación del consignatario, la del medio de transporte, la descripción de las mercancías, origen, procedencia y el valor de las mismas.

Una vez transmitida la información, el sistema responde con el número de liquidación para el pago de tributos, número de DAI (declaración aduanera de importación) y el tipo de aforo asignado, mismo que pueden ser documental, físico intrusivo, físico no intrusivo, electrónico y automático.

Cancelada la liquidación, la mercadería será sometida a aforo físico, para esto la normativa establece, que para los casos de aforo físico y documental, el sistema asigna un técnico operador responsable de verificar y constatar el cumplimiento de las formalidades aduaneras que se desprendan del régimen aduanero declarado.

De no existir novedad alguna, se procederá al cierre de la declaración y se ordenará el levante respectivo de las mercancías, por el contrario, si existe algún tipo de observación, estas deberán ser subsanadas por el declarante y una vez justificados, el técnico operador podrá cerrar la declaración.

En el caso de que el canal de aforo es automático, la validación de la declaración aduanera será de forma electrónica a través del sistema informático es decir no deberá ser revisada por un técnico operador y simplemente con el pago de los tributos se podrá retirar la carga del terminal portuario.

Si el canal asignado es aforo físico no intrusivo, como rayos X, implica que la verificación de las mercancías se realizará mediante el uso exclusivo de sistemas tecnológicos, sin la necesidad de abrir la unidad de carga o el medio de transporte que las contiene. Una vez concluida la revisión el técnico operador procederá al cierre de la declaración si no existieren inconsistencias con la descripción de las mercancías, autorizando de esta manera la salida de las mismas de Zona Primaria.

RETIRO DE LA MERCANCIA

Cumplidas todas las formalidades aduaneras, se obtiene el levante de las mercancías, que no es otra cosa que la autorización de Aduana para retirarlas del almacenamiento temporal. Antes del retiro el consignatario debe satisfacer las tasas de almacenamiento con todas las actividades que esto representa y que son las siguientes:

RIDT – Notificación de aprobación de salida.- documento electrónico en el cual se notifica a los operadores de almacenamiento de la aprobación de la salida de las mercancías, para efectos de control aduanero, el proceso de salida se inicia desde el momento de la recepción de este e-doc.

SMDT- Informe de salida de mercadería.- documento electrónico que realiza el operador de almacenamiento para la salida de la mercadería.

IMPADT – Informe de novedades de ingreso, almacenamiento y salida.- documento electrónico realizado por el operador de almacenamiento para registrar las novedades que se puedan encontrar durante el ingreso, almacenamiento o salida, estas novedades pueden requerir de una inspección.

TARJAS.- término utilizado para referirse al documento físico o electrónico donde se registra: peso de la carga, numero de bultos, embalaje, número de contenedor, tipo de contenedor y número de precinto, correspondientes a un documento de transporte.

Salida parcial.- tipo de clasificación de salida en el que se registra en partes de un total de mercancías.

Salida total.- tipo de clasificación de salida autorizada por el total de la mercancía.

Salida final.- tipo de clasificación de la última salida parcial de un total de mercancías.

Factores exógenos.- son de origen externo, como fenómenos atmosféricos, físicos o químicos.

Tolerancia.- máxima diferencia admitida, expresada en porcentaje autorizado de aumento y disminución que se presente en la cantidad de mercancía, sea sólida, líquida o gaseosa, a causa de factores exógenos u otra debidamente justificados.

DESADUANAMIENTO DIRECTO

El desaduanamiento directo es la operación por la cual, a petición del consignatario o en su representación el agente de la aduana, solicita el levante de las mercancías sin la presentación de la declaración aduanera de importación. Esta solicitud la presenta al SENA, cumpliendo así con las formalidades exigidas en la normativa vigente que a continuación se detallan:

- 1) Las mercancías que se acogen a esta operación se encuentran descritas en el art. 94 del reglamento al libro V del COPCI.
- 2) Esta operación es realizada bajo el control aduanero, en coordinación con el importador, agente de aduana, depósitos temporales y zona de distribución en la zona primaria aduanera, donde arriban las mercancías.
- 3) La solicitud de desaduanamiento directo puede ser enviada previo o posterior al registro de informe de llegada, debiendo antes identificar el número de carga respectivo.
- 4) Para que la solicitud de desaduanamiento directo sea aprobada automáticamente por el sistema Ecuapass, el importador debe presentar una garantía específica aprobada para dicho fin. Para efectos de monto y vigencia, se debe cumplir con lo que establece el literal 1 del art. 235 del reglamento al COPCI.
- 5) El importador o agente de aduana es el responsable de coordinar con el área de zona primaria del distrito correspondiente, la fecha de la inspección de la mercancía o reprogramación de la misma en caso de no presentarse en la primera fecha.
- 6) Para conocer el detalle del procedimiento de inspecciones remitirse al procedimiento documento senae-mee-2-3-013.
- 7) Cuando las mercancías correspondan a la clasificación de carga tipo consolidada o peligrosa (IMO), el depósito temporal y el técnico operador deben adoptar medidas que garanticen el cumplimiento de las normas de seguridad portuaria, industrial y de salud ocupacional.
- 8) Para registrar la salida de la mercancía se debe contar con el respectivo ingreso al depósito temporal o zona de distribución.
- 9) Si la solicitud consta de varios números de carga consignados a un mismo importador, se puede presentar una sola declaración aduanera de importación DAI, asociado el número de solicitud inicial de desaduanamiento directo y los números de carga.

SOLICITUD DE APROBACIÓN DE GARANTÍA

- 1) Registro de la solicitud de aprobación de garantía específica en el sistema Ecuapass.

- 2) Se ingresa la información en el sistema referente a la mercadería a garantizar, adjuntando la documentación respectiva como: factura, BL, póliza, certificado de origen, etc.
- 3) Ingresada la información se procede a registrar la garantía, dando como resultado un CDA de garantía y el número de liquidación.
- 4) Se procede a cancelar la liquidación de garantía generada por el sistema.
- 5) Cancelada la liquidación de garantía, se envía una comunicación al departamento de garantía solicitando la aprobación para el desaduanamiento directo.
- 6) La carta junto con los documentos de acompañamiento y los soportes del pago es revisado por el departamento respectivo, procediendo este con la aprobación del trámite.

SOLICITUD DE DESADUANAMIENTO DIRECTO

Se genera la solicitud de autorización de desaduanamiento directo en el sistema Ecuapass.

- 1) Se ingresa la información referente al importador, mercadería, manifiesto, y también se ingresa el CDA de garantía aprobado.
- 2) Se registra la solicitud en el sistema.
- 3) El sistema la aprueba automáticamente.

COORDINACIÓN DE INSPECCIÓN

- 1) Con el número de solicitud de desaduanamiento directo aprobada el agente de aduana coordina la inspección con Zona primaria y agrocalidad en el caso de las cargas perecibles que por lo general se la realiza con 24 horas de anticipación de la llegada del buque.
- 2) Una vez arribada la carga al país y posicionado los contenedores en el almacén se realiza la inspección de la carga con funcionarios de Zona Primaria y Agrocalidad.

- 3) Culminada la inspección, el funcionario de zona primaria deberá generar el informe de inspección en el sistema Ecuapass.
- 4) Con el informe de inspección registrado en el sistema se procede a facturar el almacenaje y el transportista puede retirar la carga del puerto.

COSTOS LOGÍSTICOS

El tema de los costos logísticos cada vez tiene mayor prioridad en las empresas generadoras de carga como también en las empresas de servicios logísticos. En estas últimas, la existencia de una estructura de costos que brinde niveles de servicio adecuados a las operaciones de sus clientes constituye la variable fundamental de su proceso de rentabilidad empresarial. Por el contrario, para las empresas generadoras de carga el tema pasa porque la estructura de costos logísticos que utilice (ya sea propia o de terceros) le permita brindar servicios a sus clientes finales a través de una operación de alta productividad, con fuerte coordinación y sincronización entre las distintas estructuras de costos

| COSTOS LOGÍSTICOS DE IMPORTACIÓN POR TIPO DE TRÁFICO | |
|---|------------------|
| Tráfico | Costo (%) |
| Aéreo | 30% |
| Marítimo | 22% |
| Terrestre | 21% |

Tabla 5. El costo logístico de importación por tráfico

FUENTE: www.elogistica.economia.gob.mx

En las operaciones comerciales en las que un gran porcentaje de materias primas son importadas, es necesario que se evalúen las principales incidencias que afectan el proceso que se ejecuta. Estas incidencias se refiere a cuánto se demora un importador en levantar su mercadería del recinto aduanero. En la actualidad se habla de un aproximado de 5 días, lo que resulta muy perjudicial para el importador, pues esta espera se traduce en mayor costo (sobre todo por bodegaje), el cual se termina transfiriendo al consumidor, que son todos los ecuatorianos. A continuación se describe

el cuadro demostrativo de los tiempos promedios que toma obtener el levante de las mercancías en los diferentes distritos aduaneros del Ecuador.

| DISTRITO | TIEMPO DE DESADUANIZACION |
|-----------------------------|----------------------------------|
| Puerto marítimo (Guayaquil) | 5.71 |
| Quito | 5.49 |
| Guayaquil Aéreo | 4.09 |
| Cuenca | 3.55 |
| Manta | 2.53 |
| Puerto Bolívar | 3.31 |

Tabla 6. Días de demora un trámite para desaduanizar las mercaderías.

Fuente: SENA E -Dto. Control de Gestión

Se puede notar que el distrito que más tiempo se toma en los trámites, es Guayaquil, sin embargo hay que considerar que es el único distrito en el cual se puede calcular el tiempo exacto, ya que el sistema lo calcula desde la presentación del documento hasta la salida por garita, a diferencia de los otros distritos, que lo calcula solo hasta la certificación de pagos, es decir que habría que añadir uno o dos días más, para poder compararlos con el distrito de Guayaquil. Cabe anotar que Guayaquil-Marítimo, también es el distrito que tramita el mayor número de DUI, como vemos a continuación:

| DISTRITO | # TRÁMITES RECEPTADOS |
|-----------------------------|------------------------------|
| Puerto marítimo (Guayaquil) | 12.491 |
| Quito | 7.218 |
| Guayaquil Aéreo | 3.659 |
| Cuenca | 429 |
| Manta | 363 |
| Puerto Bolívar | 69 |

Tabla 7. Promedio de Trámites recibidos al mes por los principales Distritos

Fuente: SENA E -Dto. Control de Gestión

Por lo expuesto anteriormente, se puede establecer que el análisis debe considerar ambas variables.

Para profundizar en el análisis, se hace un desglose del tiempo total en partes, de tal manera que se establece, en dónde está la falencia o el punto crítico, que hace más largo el tiempo de desaduanización.

Observemos los siguientes datos:

| DISTRITO | TIEMPO | DATADO Y DIGITACIÓN | COMPROBACIÓN | AFORO | LIQUIDACIÓN Y DESGLOSE | CERTIFICACIÓN PAGOS | SALIDA POR GARITA |
|-----------------------------------|--------|---------------------------|--------------|-------|------------------------------|------------------------|-------------------------|
| Puerto marítimo (Guayaquil) | 5.71 | 0.69 | 0.72 | 2.3 | 1.2 | 0.49 | NO REGISTRA |
| Quito | 5.49 | 0.65 | 0.76 | 2.43 | 0.83 | 1.42 | |
| Guayaquil Aéreo | 4.09 | 0.58 | 0.69 | 2.39 | 1.32 | 1.51 | |
| Cuenca | 3.55 | 0.35 | 0.29 | 0.78 | 0.68 | 0.43 | |
| Manta | 2.53 | 0.38 | 0.47 | 0.90 | 0.89 | 0.67 | |
| Puerto Bolívar | 3.3 | 0.59 | 0.73 | 0.93 | 1.38 | 1.22 | |

Tabla 8. Días que se demoran los trámites, desglosado por funciones

Fuente: SENAE -Dto. Control de Gestión

| PROCESO DE DESADUANIZACIÓN COMPARATIVO | |
|--|--|
| SICE | ECUAPASS |
| <ul style="list-style-type: none"> ✓ Se calculaba el valor de la garantía que es el 100% de los tributos. ✓ Se enviaba a depositar el valor de la garantía a la cuanta de la aduana en el banco de Guayaquil. ✓ Con el número de la papeleta de depósito se generaba el CDA en el sistema (SICE). ✓ Se enviaba la solicitud de desaduanamiento física firmada por el agente de aduana junto con las copias de los documentos del trámite (factura comercial, BL, Póliza, fitosanitarios y demás documentos) al departamento de garantías para su revisión y aprobación. ✓ La aprobación era mediante providencia física firmada por el jefe del departamento de garantía de la CAE. ✓ Con la providencia se coordinaba la inspección con Zona Primaria y Agrocalidad. ✓ Una vez terminada la inspección, se solicitaba el informe de inspección realizado por zona primaria. ✓ Una vez obtenido el informe de zona primaria se procedía con la facturación del almacenaje y retiro de la carga por el transportista. | <p>Usuario: Importadores y Agentes de Aduana.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Numero de referencia del manifiesto de carga. ✓ Numero Secuencial de Master: Número secuencial del número de documento de transporte master que registra la línea naviera en el sistema informático "Ecuapass". ✓ HSN-Número Secuencial de Master: número secuencial del Documento de transporte House que registra la consolidadora de carga en el sistema informático "Ecuapass". ✓ Número de Carga: Identificación de las mercancías conformado por el MRN + MSN+ HSN. ✓ Para efecto de funcionalidad, se deben considerar los siguientes criterios: <ul style="list-style-type: none"> – La solicitud de desaduanamiento directo puede ser solicitada por importador o agente de aduana. – Si el número de RUC del solicitante es diferente al número de RUC del consignatario manifestado cuando el código de OCE sea importador (16), no se puede registrar la solicitud de desaduanamiento directo. – Si la información del consignatario de manifiesto no existe o si el número de RUC del propietario del documento de transporte no es del exportador autorizado cuando el código de OCE sea agente de aduana (10), no se puede registrar la solicitud de desaduanamiento directo. |

Tabla 9. Proceso de desaduanización comparativo

Elaborado por: Marcelo Daniel Aspiazu Alcívar - Freddy Edgar Medina Laverdi, Autores.

La función de aforo, por su propia naturaleza, es la que toma más tiempo. Las funciones como datado y digitación, liquidación y desglose, certificación de pagos y salida por garita, deberían ser realizadas en intervalos de tiempo pequeños.

CAPÍTULO III

3. METODOLOGÍA

El presente proyecto de investigación se basará en un estudio cuantitativo que analizará las incidencias de los gastos logísticos en los costos de importación de los productos perecibles. Será de tipo descriptivo, ya que describiremos sus componentes principales con el fin de encontrar las causales del mismo. La factibilidad de este proyecto permitirá solucionar problemas detectados en las importaciones de los productos perecibles, obteniendo un beneficio tanto para los importadores como para la SENAE al regularizarse los costos.

La herramienta de análisis que se utilizará se basará en la entrevista realizada a la Lcda. Odalia Campuzano, Coordinadora de Comercio Exterior de la empresa TRANSMARINER S.A.

3.1 TIPO DE ESTUDIO Y DISEÑO

La presente investigación es de carácter descriptivo y analítico, ya que su propósito es determinar rasgos que identifiquen las características principales de las funciones de cada cargo, con el fin de observar las principales debilidades y proceder al análisis de las Incidencias de los costos logísticos en la importación de productos perecibles amparadas bajo el proceso de Desaduanamiento Directo.

Se realiza el registro y el análisis de la estructura actual de la aduana para el desaduanamiento directo, mediante el tipo de investigación activa participativa, este es un estudio que surge a partir de la problemática presentada ayudando a la búsqueda de la mejor solución.

3.1.1 MARCO METODOLÓGICO

El estudio consiste en la investigación, elaboración y desarrollo de una propuesta viable para analizar las Incidencias de los costos logísticos en la importación de productos

perecibles amparadas bajo el proceso de Desaduanamiento Directo en el Ecuador; principalmente en el puerto de Guayaquil.

En el proyecto están consideradas las siguientes etapas generales:

El propósito de esta óptica metodológica es asegurar que el proyecto de investigación alcance altos niveles de coherencia interna e integridad. En este sentido, en diseño representa una combinatoria de componentes estratégicos y necesarios.

3.2 MÉTODOS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

En el desarrollo de investigación se tuvo en consideración el método histórico-lógico, pues contiene recopilación de hechos los cuales han influido en lo que ahora es el tema del desaduanamiento interno. El analítico-sintético va en relación con lo que se pretende investigar, es decir la incidencia que tiene los costos logísticos en la importación de productos perecibles amparadas bajo el régimen de Desaduanamiento Directo.

El método inductivo-deductivo, se lo utilizará en la toma de análisis ya establecidos de investigación para posteriormente ampliarlas (inducción) en el proyecto.

El deductivo se aplicará para elaborar el marco teórico que permita desarrollar la problematización y la calidad del proyecto sobre la incidencia que tiene los costos logísticos en la importación de productos perecibles sugerido en relación a la Anomalías presentadas durante el régimen de Desaduanamiento Directo.

3.3 RECURSOS

3.3.1 FUENTES DE INFORMACIÓN

PRIMARIA

Méndez C. (2008) afirma que: “Las fuentes de información son las que el investigador obtiene de la percepción directa de la situación actual del proceso informativo”... Este

contacto directo con los hechos que se investigan, mediante la entrevista y la observación del participante natural, ya que estas técnicas reflejan de una forma práctica y simple, grandes volúmenes de información sobre el área y tema a tratar puesto que esta debe ser precisa y confiable para poder realizar las definiciones de los requerimientos necesarios para la ejecución de las actividades de la investigación.

La entrevista “no estructurada”, según Senn, J. (2008), “la atmósfera abierta y el fácil flujo de esta modalidad proporciona una mayor oportunidad para conocer las aptitudes, ideas y creencias de quienes responden” (pág. 79)... dando de esta manera un cierto grado de libertad a las personas entrevistadas de relatar sus experiencias, anécdotas y puntos de vista.

La observación se muestra como otra técnica de gran relevancia. Debido a que el investigador tendrá una visión detallada que se puede expresar en notas, información de los instrumentos, variables y otras situaciones involucradas en el proceso. En esta técnica se examina detenidamente como opera el sistema actual, se debe invertir tiempo suficiente a fin de aclarar y ultimar detalles que no quedaron claros o fueron ultimados con las entrevistas.

3.3.2 CRONOGRAMA

| ACTIVIDADES | MESES | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-------|---|---|---|-----|---|---|---|-----|---|---|---|-----|---|---|---|------|---|---|---|-----|---|---|---|------------|---|---|---|---|---|---|---|
| | MAY | | | | JUN | | | | JUL | | | | AGO | | | | SEPT | | | | OCT | | | | NOV DIC | | | | | | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | | | | |
| Elaboración del proyecto introducción | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Desarrollo: Planteamiento, Formulación del Problema, Elaboración de objetivos y justificación de la investigación | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Desarrollo: Marco Teórico, conceptual, legal, Revisión y operacionalización de la hipótesis | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Desarrollo: Metodología | | | | | | | | | | | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Análisis de Instrumentos | | | | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Análisis e Interpretación de Resultados | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | | | | | | | | | | | | | | | |
| Descripción de la propuesta antecedentes, justificación objetivos. | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | |
| Desarrollo de la propuesta | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | |
| Conclusiones | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | | | |
| Recomendaciones | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Revisión: Bibliografía | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | | |
| Revisión e Inclusión de Anexos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | |
| Presentación del último borrador al Tutor | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | ■ |
| Entrega de tesis final | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |

Elaborado por: Freddy Medina y Marcelo Aspiazu
 Tabla # 10 CRONOGRAMA

3.3.3 PRESUPUESTO PARA RECOLECCIÓN DE DATOS

| Detalle | | Valor unitario | Total | Fuente financiamiento |
|--|----------|----------------|-----------------|-----------------------|
| Lápices , plumas , marcadores , borradores | 5 cajas | \$1.00 | \$5.00 | Propio |
| Restaurantes (reuniones) | 5 | \$50.00 | \$250.00 | Propio |
| Material publicitario | 1 | \$50.00 | \$50.00 | Propio |
| Internet | 4 horas | \$1.00 | \$4.00 | Propio |
| Hojas | 25 hojas | \$0.02 | \$0.50 | Propio |
| Movilización | 5 | \$10.00 | \$50.00 | Propio |
| Carpetas | 10 | \$0.50 | \$5.00 | Propio |
| 5% imprevistos | 3 taxis | \$5.00 | \$15.00 | Propio |
| Total: | | | \$379.50 | |

Elaborado por: Freddy Medina y Marcelo Aspiazu

Tabla # 11 PRESUPUESTO

3.4 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

ENTREVISTA A LA LCDA. ODALIA CAMPUZANO COORDINADORA DE COMERCIO EXTERIOR

Tema: NORMATIVAS Y PROCESO OPERATIVO DE DESADUANIZACION

a. ¿Cree usted que el desaduanamiento directo es una buena alternativa para los importadores?

Por supuesto que sí, ganamos tiempo en tener nuestra mercancía en el menor tiempo posible en nuestras bodegas, evitando tener mucho tiempo la mercancía en puerto y reduciendo los costos de almacenaje y conexión eléctrica.

b. ¿Existe ahorro significativo para el importador aplicando el desaduanamiento directo?

Sí, existe ahorro significativo, ya que se evitan el pago de altos costos de almacenaje, energía eléctrica y demás gastos portuarios. Que como todos sabemos son altos

c. ¿Piensa usted que el proceso integral-desaduanamiento directo está dando resultados exitosos?

Claro que sí, el desaduanamiento directo nos permite tener nuestra mercancía en el menor tiempo posible en nuestras plantas y darle a la mercancía el trato que se merece, y se agiliza nuestras ventas pero todavía hay cosas por mejorar para hacer más eficiente este proceso

d. ¿La tarea que realizan tanto los inspectores de aduana como de agrocalidad, llenan las expectativas en este proceso?

No, porque al tratarse de un desaduanamiento directo nos deben dar la atención que el trámite amerita. Creo que debe haber una mejor coordinación entre ambas entidades referente a los horarios de las inspecciones.

e. ¿Cree que la aduana del Ecuador tiene claro los conceptos y la aplicación de este proceso integral?

Por supuesto que sí, ya que es la misma Aduana quien creó este proceso pero se pueden optimizar los tiempos

f. ¿Existen cursos de actualización para los operadores de comercio exterior (OCE)?

Sería muy importante que Aduana dicte seminarios para los OCE y estar actualizados en todo sentido.

g. ¿Cree usted que el desaduanamiento directo se encuentra en apogeo para cubrir las necesidades que demanda el mercado local?

Sí, es un proceso de desaduanización más rápido comparada con la nacionalización normal y creo que sí cubre las necesidades de mercado

h. ¿Sabía usted que existen varios mecanismos automatizados que reducen tiempos para la nacionalización de otros tipos de mercancías?

Aparte del Desaduanamiento directo no conozco otro.

i. Considera usted que se está cumpliendo al 100% el proceso operativo del Ecuapass?

Si lo considero, aunque siempre hay cosas que ir mejorando a medida que pase el tiempo para que pueda ser efectivo

j. Indique usted 2 ventajas del actual sistema Ecuapass en el desaduanamiento de las mercancías perecibles que favorecen al importador

Nos permite avanzar con el trámite de retirar la carga a la brevedad

Nos permite la salida en forma rápida una vez que hayamos cumplido con todo lo exigido por aduana.

k. Considera usted de mucha importancia el candado satelital para mejorar la eficiencia en la entrega de la mercadería en las bodegas del importador?

Si lo considero, porque es de mucha seguridad y evitar robos de contenedores que representaría una gran pérdida económica

l. Con la experiencia que usted tiene en el manejo del desaduanamiento de la mercancía perecible indíquenos 2 medidas que puedan favorecer al importador

Establecer horarios para realizar las inspecciones de la carga y así los funcionarios de zona primaria y agrocalidad puedan comenzar a realizar las inspecciones de manera puntual y oportuna y así agilizar el proceso para retirar la carga de manera oportuna

Tecnificar a los funcionarios de aduana con dispositivos portátiles como tabletas para que puedan registrar sus informes de manera más ágil y retirar lo antes posible de los depósitos temporales

m. Cree usted que debe existir un personal apropiado y especializado que cumpla las funciones de agrocalidad

Por supuesto que sí, Agrocalidad debe incrementar inspectores y capacitarlos de manera correcta para agilizar los procesos en la desaduanización

n. Recomendaría usted la aplicación de un horario permanente y exclusivo de las funciones del representante aduanero y el representante de agrocalidad

Por supuesto que sí, deberían atender los requerimientos durante los fines de semana también

o. Considera usted oportuna la aplicación de penalidad o sanciones en aquellos funcionarios que generan dificultades, contratiempos o pérdidas en el desaduanamiento de la mercancía perecible

Sí, porque no están cumpliendo con lo dispuesto por la ley y procesos aduaneros, por lo que atrasan el retiro de la carga de los terminales portuarios lo cual genera costos adicionales

p. Obligaría usted a todas las empresas de logística la existencia del candado satelital en sus unidades de transporte

Si recomiendo este servicio es muy importante, se evitaría el robo de la mercadería y se llevaría un mejor control de la trazabilidad de los contenedores

q. Indíquenos usted porque razón el personal de estiba no acude en hora exacta a los sitios lugares patios o bodegas donde se ejecuta el proceso de Desaduanamiento directo

Pienso yo que es por una mala coordinación de parte del almacén

r. De acuerdo a su experiencia considera efectiva la política de cero papeles

No tanto, Siempre se utilizarán los documentos en mano.

s. Conoce usted los mecanismos que utilizan los puertos de san Antonio y Callao en la operaciones o procesos de Desaduanamiento de las mercancías perecibles

Solo sé que en menos de 3 horas la mercancía está desaduanada

t. Cree usted que el importador se sienta satisfecho con las disposiciones aplicadas por la SENA E en el Desaduanamiento de todo tipo de mercancías incluso las perecibles

Si porque las disposiciones actuales son mejores que las que tenía hace años atrás eran un poco más tediosos y engorrosos.

u. El personal que está bajo su control tiene pleno conocimientos de las exigencias y normativas que se aplican actualmente en el Desaduanamiento directo

No tienen conocimiento, por eso es muy importante asistir a seminarios pero lamentablemente la aduana del Ecuador no dicta seminarios para retroalimentar a todos los OCE.

CAPÍTULO IV

4. PROPUESTA

4.1 TITULO DE LA PROPUESTA

GUÍA PARA MEJORAR EL PROCESO DE DESADUANAMIENTO DIRECTO EN LA NACIONALIZACIÓN DE PRODUCTOS PERECIBLES EN EL PUERTO DE GUAYAQUIL

4.2 JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

El presente proyecto se justifica porque los tiempos actuales que se están manejando en el desaduanamiento directo son muy altos por lo se puede implementar un plan de acción tendiente a mejorar el proceso, los tiempos y los costos en la importación de productos perecibles amparadas a Desaduanamiento Directo, para lo cual se ha procedido a obtener la información integral del proceso, a fin de solventar de manera real y concreta todos los pasos que se requieren, con lo cual se aportará a la optimización del proceso. Como guía para las nuevas generaciones de profesionales en comercio exterior, se documentará todo el proceso.

4.3 OBJETIVO GENERAL DE LA PROPUESTA

Elaborar un manual tendiente a mejorar el proceso operativo de Desaduanamiento Directo en la nacionalización de productos perecibles en el puerto de Guayaquil.

4.4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE LA PROPUESTA

- ✓ Analizar la guía de operadores de comercio exterior en el trámite de desaduanamiento directo.

- ✓ Comprobar las falencias actuales que se dan en los procesos de desaduanamiento directo en el puerto de Guayaquil.
- ✓ Identificar las empresas que se acogen al Desaduanamiento directo en el Puerto de Guayaquil
- ✓ Diseñar el modelo de presentación del manual para el proceso operativo.

4.5 HIPÓTESIS

Al mejorar el proceso operativo y establecer un horario común para que los funcionarios de la zona primaria y Agro-calidad realicen las inspecciones de la mercadería mejoraría los tiempos y se reflejaría la reducción de los costos de importación a las mercancías amparadas bajo Desaduanamiento directo.

4.6 DESARROLLO DE LA PROPUESTA

Elaborar el manual de operadores de comercio exterior tendiente a mejorar el proceso de desaduanamiento directo, constituye una herramienta importante para todas las empresas que se acogen al mismo, porque les permitirá optimizar tiempo, recursos, mejorar su rotación de inventarios, permitiendo ofrecer sus productos a mejores precios al consumidor final.

En la actualidad el problema de los tiempos en la operación del desaduanamiento directo de las mercaderías perecibles ocasiona un incremento notable en los costos y a la vez una pérdida económica para el importador quien debe asumir todos los gastos locales generados por la nacionalización de la carga, Las soluciones que ponemos a consideración en el presente trabajo de titulación son:

- Horario Común
- Tecnificar a Funcionarios y todo el personal que desempeñe funciones y actividades en el departamento de zona primaria
- Socialización de principios y valores

- Establecer el personal especializado en el desaduanamiento de la mercadería perecibles (frutas frescas)
- Instructivo reglamentario que comprende multas y sanciones.

Todas estas observaciones deberán ser implantadas para obtener un mejoramiento completo de la actividad aduanera.

ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR

GUÍA PARA MEJORAR EL PROCESO DE DESADUANAMIENTO DIRECTO EN LA NACIONALIZACIÓN DE PRODUCTOS PERECIBLES EN EL PUERTO DE GUAYAQUIL

Propuesto:

FREDDY EDGAR MEDINA LAVERDI

MARCELO DANIEL ASPIAZU ALCIVAR

DICIEMBRE 2014

HOJA DE RESUMEN

Descripción del documento:

La presente constituye una alternativa para agilizar el proceso de Desaduanamiento directo de mercaderías percibles nacionalizadas en el puerto marítimo de Guayaquil

Objetivo:

Proponer una guía tendiente a mejorar el proceso de desaduanamiento directo en la nacionalización de productos percibles en el puerto de Guayaquil directamente en el sistema informático del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador Ecuapass.

| Elaboración / Revisión / Aprobación: | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|------------------|
| Nombre | Área | Acción |
| FREDDY EDGAR MEDINA LAVERDI | Ingeniería en Comercio Exterior | Elaboración |
| MARCELO DANIEL ASPIAZU ALCIVAR | Ingeniería en Comercio Exterior | Elaboración |
| Lcdo. LUIS F. CASTILLO CRIOLLO | Ingeniería en Comercio Exterior | Aprobación Tutor |

1. OBJETIVO

Proyectar y promover una guía que mejore en forma ordenada y simplificada incluyendo lineamientos sistemáticos, tecnológicos y automatizados, el proceso de

desaduanamiento directo en el puerto de Guayaquil directamente en el sistema informático del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, denominado Ecuapass.

2. ALCANCE

Está dirigido a: Importadores específicamente de productos perecibles como las “frutas”; Agentes de aduana; Depósitos temporales; Zonas de distribución; funcionarios de zona primaria; funcionarios de Agrocalidad; navieras; al SENA E como ente regulador y demás operadores de comercio exterior OCE que de una u otra manera intervienen en el proceso. El desaduanamiento directo se inicia con el registro de la solicitud de desaduanamiento directo, comprende actividades de aprobación automática de la solicitud y finaliza con el registro de la salida de mercancías del depósito temporal.

Comprende los siguientes procesos:

- Ingreso al régimen de importación a consumo (10).
- Coordinación par aforo físico.
- Levante de mercancías

No comprende el detalle de los siguientes procesos, que deben ser consultados en los procedimientos documentados correspondientes a:

- Llenado y transmisión de la DAI.
- Abandono de mercancías
- Garantías aduaneras

3. RESPONSABILIDAD

- a. La aplicación, cumplimiento y realización de lo descrito en el presente documento, son responsabilidad de los importadores, agentes de aduana, depósitos temporales, zonas de distribución, funcionarios de zona primaria, funcionarios de agrocalidad,

navieras, SENAЕ como ente regulador y demás operadores de comercio exterior OCE.

- b. La realización de mejoramiento, cambios solicitados y versiones recopiladas dentro de la investigación, le corresponderá acogerlos a la Dirección Nacional de Mejora Continua y Tecnologías de la Información, para su aprobación y difusión.

4. NORMATIVA VIGENTE

- Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones (Copci), publicado en el Suplemento de Registro Oficial N° 351, 29/diciembre /2010.
- Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Libro V del Copci, publicado en el Suplemento de Registro Oficial N° 452, 19/mayo/2011.
- Resolución N° SENAЕ-DGN-2012-0149-RE, 23/abril/2012.
- Oficio circular N° SENAЕ-DGN-2013-0018-C, Consideraciones para el desaduanamiento directo, 09/abril/2013.

5. CONSIDERACIONES GENERALES

Con el objeto que se apliquen los términos de manera correcta a continuación se presentan algunas definiciones inherentes al proceso de desaduanamiento directo. Lo importante es la reestructuración de los mecanismos actuales para procurar fundamental, la reducción de los tiempos en el desaduanamiento de las mercancías perecibles

a.- El desaduanamiento directo es la operación por la cual, a petición del consignatario o agente de aduana, solicita el levante de las mercancías sin la presentación de la Declaración Aduanera de Importación ante el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAЕ) cumpliendo con las formalidades exigidas en la normativa vigente.

b.-Implementar estrategias que motive a formar parte del proceso, con la finalidad de mejorar los sistemas, reducir costos y asegurar la entrega; Desarrollar un proceso de

capacitación destinado a los funcionarios de Aduana y los operadores del Sector importador para poner en práctica una correcta aplicación del sistema Ecuapass; Evaluar el proceso de desaduanamiento directo en conjunto con expertos aduaneros internacionales para la estandarización del servicio; Acoger recomendaciones del sector privado para minimizar los niveles de riesgo en las operaciones del Comercio Exterior.

c.- Las mercancías que se acojan a esta operación se encuentran descritas en el art. 94 del Reglamento al libro V del Copci.

d.- Esta operación es realizada bajo el control aduanero y en coordinación con el importador, agente de aduana, depósitos temporales y zonas de distribución, en la zona primaria aduanera a la que arriban las mercancías.

e.- La solicitud de desaduanamiento directo puede ser enviada previo o posterior al registro de informe de llegada, identificando el número de carga respectivo.

f.- Para que la solicitud de desaduanamiento directo sea aprobada automáticamente por Ecuapass, el importador debe presentar una garantía específica aprobada para dicho fin. El monto y vigencia, lo establece el literal 1) del Art. 235 del Reglamento al Título de Facilitación Aduanera del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

g.- El importador o agente de aduana es el responsable de coordinar con el área de Zona Primaria del distrito correspondiente, la fecha de la inspección de la mercancía o de reprogramación de la misma en caso de no presentarse en la primera citación.

h.- Para registrar la salida de la mercancía, se debe contar con el respectivo ingreso al depósito temporal o zona de distribución.

i.- Si la solicitud de desaduanamiento directo consta de varios números de carga consignados a un mismo importador, se puede presentar una sola Declaración Aduanera de Importación

j.- Socialización de principios y valores

El departamento de recursos humanos o talento humano debe calificar la hoja de vida de cada trabajador, exigiendo responsabilidad en sus obligaciones y registrando: Faltas, atrasos, multas, sanciones, llamados de atención, observaciones, Así como fomentar su preparación a través de: Capacitación, cursos, talleres, seminarios, mejoramiento personal, premios, etc. Solo así se podrá formar un criterio individual de cada trabajador, obteniendo conclusiones sobre las aptitudes para desempeñar sus funciones.

k.- Contratación de personal especializado

La SENAE debe implementar charlas, talleres, seminarios, foros, mesa redonda, diálogos, video conferencias y en general todo tipo de capacitación a sus funcionarios, con el fin de mejorar los niveles académicos, tecnológicos y científicos de todo su personal operativo involucrado en la desaduanización de cargas perecibles.

l.- Instructivo reglamentario

Es imprescindible que SENAE aplique su reglamento interno en lo que se refiere a sanciones para aquellos funcionarios que no cumplan con su obligación de servicio a los usuarios.

m.- Capacitación al personal

La capacitación al personal debe ser un objetivo institucional, inculcando la vocación de servicio de un funcionario público. El personal debe estar convencido de las bondades que posee el sistema y poder transmitirlo hacia los clientes, evitando así pérdidas de tiempo y dinero.

Otro factor importante, es mantener al personal dispuesto a disfrutar de su trabajo. Dependerá, por supuesto, del tipo de empresa y sus políticas internas, incluido la forma

de motivar al personal, entre ellas: cartas de felicitación, cuadro de hono, etc. logrando así un personal muy motivado.

6. PROCEDIMIENTO

6.1. Desaduanamiento directo de mercancías

1.- Se registra la solicitud de desaduanamiento directo adjuntando documentos como factura comercial, certificado de origen cuando corresponda, documentos de control y pre liquidación de la mercancía junto con una garantía específica (correspondiente al 100% de los tributos arancelarios)

2.- Solicitud de desaduanamiento directo aprobada automáticamente y notificada al importador / agente de aduana. Para una mejor ejecución de este literal es necesario establecer un horario a cumplir de la siguiente manera:

Matutino: de 09h00 hasta las 12h00, de acuerdo a un cronograma establecido con 24 horas de anticipación indicando la hora exacta con un rango de espera de 15 minutos. La notificación escrita se realizara vía correo electrónico u otro medio escrito con copia a los OCES que forman parte del proceso.

Vespertino: de 14h00 hasta las 17h00. De igual manera previa anticipación con 24 horas, se dará a conocer hora fijada para la inspección con un rango de espera de 15 minutos en caso contrario la inspección no se desarrollara hasta que estén presentes los tres funcionarios, salvo ciertas excepciones justificadas con la debida anticipación .

El horario antes mencionado deberá ser dispuesto y comunicado para su aplicación mediante boletín de aduana para el concomimiento de los OCES involucrados en el proceso de desaduanamiento directo de mercancías perecibles.

Con la implementación del horario común se pretende que los funcionarios de zona primaria y los inspectores fitosanitarios de agrocalidad, realicen las inspecciones en la

fecha y hora establecida de manera puntual, y a medida que se concluyan las inspecciones los funcionarios de zona primaria hagan uso de sus dispositivos electrónicos portátiles para cerrar inmediatamente el proceso.

3.- Proceso de inspecciones: Dotar a los inspectores de aduana del departamento de zona primaria, de sus propios dispositivos electrónicos portátiles como las tablet con internet, pretendiendo que el funcionario de aduana una vez que termina la inspección pueda registrar el cierre del contenedor, con lo que no se tendría que esperar la culminación de todas inspecciones asignadas para ese día, para registrar los informes de inspección. Con esta herramienta se optimizarían los tiempos en la operación y se reducirían los costos de almacenaje y conexión de energía eléctrica aproximadamente en un 2% de los contenedores refrigerados.

Con esta importante herramienta tecnológica el SENA E estaría dando fluidez al proceso operativo y los OCE`S se verían beneficiados en la optimización de tiempos, con lo que se pretende mejorar el proceso de un día a 6 horas.

El SENA E debe otorgar a sus inspectores las facilidades tecnológicas, por ello se debe dotar de dispositivos electrónicos portátiles como la Tablet, ya que debido al desarrollo permanente de la informática y a la globalización tecnológica, es fácil deducir que se agilizará el proceso, disminuyendo considerablemente los tiempos de inspección a la meta propuesta que es de 6 horas.

La optimización de los tiempos se verá reflejado en la reducción de los costos de almacenaje y conexión de energía eléctrica que deben tener los contenedores refrigerados, y también aumentaría la vida útil del producto ya que se disminuiría el tiempo de exposición del producto sin refrigeración, lo cual beneficiaría al importador y a los consumidores finales. El dispositivo electrónico para los inspectores sugerido es la tablet Galaxy Tab 4 10.1" 3G.

La instrumentación de la presente propuesta se la realizara mediante oficio dirigido a la dirección nacional de mejora continua y tecnología de la información, para su revisión, aprobación y divulgación.

4.- Si en la inspección de mercancía realizada en el proceso de desaduanamiento directo existe informe con novedades, se debe realizar el proceso normal de nacionalización comenzado por la transmisión de la DAI.

5.- Si en la inspección de mercancía realizada en el proceso de desaduanamiento directo existe informe sin novedades, se registra en el sistema ecuapass “informe de salida de mercancía-SMDT” culminando el registro y procediendo con la transmisión de la DAI.

4.7 VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA

La propuesta será socializada ante las autoridades del distrito de Guayaquil, exponiendo las falencias actuales con sus proyecciones de mejora, esto incluirá oficiar a la dirección nacional de mejora continua y tecnología de la información del SENA, luego se realizará el respectivo seguimiento con miras a obtener respuesta favorable de la entidad. Una vez obtenida la aceptación, la socialización se ampliará a los usuarios de este proceso en el puerto de Guayaquil, para lo cual se tendrá el apoyo logístico de la empresa Transmariner, importador de productos perecibles.

4.8 FACTIBILIDAD OPERATIVA

Durante esta etapa se identifican todas aquellas actividades que son necesarias para lograr el objetivo y se evalúa y determina todo lo necesario para llevarla a cabo. Mide la urgencia del problema y aceptabilidad de la solución, implica realizar las siguientes actividades:

- ✓ Establecer el alcance de los cambios institucionales.
- ✓ Evaluar las normas, métodos y funciones institucionales vigentes.
- ✓ Evaluar el desarrollo organizativo alcanzado.
- ✓ Analizar las relaciones de poder actuales y futuras y su efecto sobre el proyecto.

- ✓ Definir roles y funciones.
- ✓ Establecer criterios para sugerir la capacitación del personal.
- ✓ Estimar costos y beneficios operativos (Tangibles e intangibles)
- ✓ Reuniones periódicas con el Area de Mejora Continua del SENA E a fin de analizar los avances sobre el plan de acción a desarrollarse y la viabilización de su ejecución.

4.9 IMPACTO DE LA PROPUESTA

| FINALIDAD | ANÁLISIS DEL PLAN DE ACCIÓN |
|---|---|
| Facilitación del comercio | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Adoptar procedimientos de uso generalizado para facilitar el tránsito de mercancías. |
| Facilitación del comercio y mejoramiento del control | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Implantar procedimientos de inspección aleatoria con base en la selección automática, para disminuir la discrecionalidad del funcionario, eliminar fuentes de corrupción y acelerar el proceso. ✓ Efectuar reconocimiento físico al 30 por ciento de las mercancías o menos, para profundizar en la calidad y efectividad de las inspecciones. ✓ Poner a disposición del público la información aduanera, incluyendo los criterios técnicos y las declaraciones aduaneras, como medidas de transparencia. |
| Mejoramiento del control | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Establecer convenios de cooperación en materia de valoración para la capacitación de funcionarios y el intercambio de información. |
| Infraestructura | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Realizar importantes inversiones en edificaciones, redes de cómputo y sistemas de comunicaciones. |
| Tecnología de Información | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Transferencia electrónica de la declaración aduanera. ✓ Interconectar a las aduanas con los depositarios, transportistas y agentes aduaneros para mejorar el control y agilizar el procedimiento de despacho. |
| Organización | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Revisar los procesos de reclutamiento y selección de funcionarios y flexibilizar la contratación de servidores. ✓ Desarrollar un sistema profesionalización, capacitación de medición y evaluación del desempeño. |

Tabla 12. Finalidad y plan de acción del comercio

Elaborado por: Marcelo Daniel Aspiazu Alcívar - Freddy Edgar Medina Laverdi, Autores

Además de formar funcionarios competentes, debe ser adecuada la fluidez tecnológica, la institución debería actuar como catalizador para que los funcionarios desarrollen habilidades con el uso de nuevas herramientas. Es necesario desarrollar una cultura de servicio al cliente, tomar acciones concretas para replantear a fondo toda estrategia de dotación de personal. Algunas medidas importantes señaladas en el Manual, como la profesionalización y la capacitación del personal son, sin duda, un paso importante en la dirección correcta; sin embargo, hay que plantearse a fondo las características de la institución que se desarrollaron para responder a viejas realidades y las que se necesita para administrar los nuevos procesos y procedimientos.

4.10 VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA

Por la naturaleza de sus funciones, los sistemas aduaneros juegan un papel central en el tráfico mundial de materias primas, bienes intermedios, de capital y productos de consumo. El crecimiento acelerado del comercio mundial, la integración de bloques comerciales, la nacionalización de la producción, la tecnología informática y la evolución del papel del Estado y del sector privado están ocasionando que alrededor de todo el planeta se esté revisando profundamente el papel de las aduanas y su forma de operar.

Debido al desarrollo del intercambio comercial a nivel mundial y de la importancia del comercio de productos perecibles, así como del desarrollo de mejores formas de trasladar dicho tipo de productos permitiendo que la comercialización de cada vez mayor cantidad y variedad de estos productos sea posible y de que todos los costos que se deriven de la demora o incumplimiento de tareas del proceso desarrollado en puertos se trasladan finalmente al consumidor final, es primordial establecer medidas que reduzcan los tiempos que estas mercancías pasen en los puertos de llegada antes de su salida de aduanas, no solo por el aumento de tasas de demoraje, bodegaje, repetición de aforos etc. Sino también por la susceptibilidad de estos productos de daño, merma, pérdida, etc. cuyo valor también es repartido finalmente entre los compradores finales del producto remanente.

4.11 CONCLUSIONES

- ✓ En el plan nacional del buen vivir uno de los ejes principales es el cambio de la matriz productiva, esto implica que los importadores de productos perecibles Como el caso de las frutas, en lo posterior deberán pensar en restringir sus importaciones y enfocarse más al producto nacional , direccionando todos sus recursos e infraestructura , apostándole a un crecimiento a largo plazo asumiendo riesgos y condiciones a las cuales deberían ajustarse todo en función de mejorar los estándares en producción nacional.
- ✓ Con la implementación del nuevo sistema ECUAPASS, de fortalecimiento a los controles fronterizos con el uso de nuevas herramientas de última tecnología, de refuerzo a las técnicas de aduaneras de gestión de riesgos y principalmente de reposicionamiento estratégico dentro del panorama económico nacional; la Aduana de Ecuador se está convirtiendo en un actor principal en el marco del cumplimiento de los macro objetivos económicos del Gobierno Nacional: Establecer un sistema económico social, solidario y sostenible.
- ✓ El servicio nacional de aduana del Ecuador, no debe estar ajena a esta realidad, es necesario que dentro de la institución se busquen los mecanismos idóneos que eviten problemas a los importadores específicamente , quienes necesitan su mercadería sin tener que pasar por el vía crucis que representa la nacionalización de los productos perecibles específicamente las frutas, por lo que aumentan los tiempos en el proceso de desaduanamiento directo ocasionando trabas y dificultades que se presentan dentro de la estructura aduanera.
- ✓ En efecto, el poder sistematizar la realidad del proceso de desaduanamiento directo se concluye en un principio, de plantear algunas interrogantes que determinen los objetivos del estudio. En tal sentido, se procura indagar y evaluar, en qué medida ha servido el nuevo marco regulatorio promulgado (COPCI y su reglamento) en las importaciones tramitadas con desaduanamiento directo por el distrito de Guayaquil,

focalizando el nivel de mejoramiento en tiempo de salida, así como también el ahorro en los costos logísticos.

4.12 RECOMENDACIONES

- ✓ Capacitación constante al personal, via seminarios de atención al cliente, rotación de funcionarios aduaneros entre departamentos y aduanas del país con el fin de mantener actualizado al personal en todo aspecto que se lo requiera, promulgación de nuevas ideas en mejoraría por parte del personal existente , ya que es necesario que estén conscientes de la importancia jurídica que tienen el uso de las firmas electrónicas; así también, la necesidad de archivar con valor probatorio los documentos y evidencias de las transacciones que se realicen
- ✓ Mantener una buena relación comercial con los clientes interactuando de manera oportuna, con fundamentos aduaneros actualizados la cual demuestre el interés , la confianza y sobre todo la convicción que debe tener el personal aduanero a la hora de dar alternativas, planes de contingencia y buenas acciones al alcance de los operadores de comercio exterior (OCE)
- ✓ La parte fundamental de la logística está en la automatización de procesos, con un buen sistema de cómputo que permita a los implicados conocer su participación, anunciar sus procesos de operación, reportar su grado de avance, y monitorear el proceso, por si se presenta alguna contingencia que pueda retrasar las cargas pueda buscarse una alternativa que permita entregar el producto en la fecha y hora establecida
- ✓ Para lograr una transparencia en la gestión de procesos aduaneros específicamente en el desaduanamiento directo de mercaderías perecibles “ frutas “ debemos de cambiar principalmente nuestra cultura en todo aspecto como tal , ya que el interés por parte de las autoridades en poder capacitar , promover , actualizar y sobre todo motivar al personal existente , esto contagiara automáticamente a los involucrados en el proceso

a un mejor desempeño y desenvolvimiento en las tareas , responsabilidades y acciones que realicen diariamente.

BIBLIOGRAFÍA

- [1] Ecuador, NORMAS DE VALOR. Acuerdo relativo a la aplicación de VII del GATT de 1994.
- [2] Ecuador, REGULACIONES DEL BANCO CENTRAL. Publicación de la editorial del Banco Central año 2010
- [3] Ecuador, MANUAL DE IMPORTACIONES BANCO CENTRAL. Codificación del Directorio del Banco Central del Ecuador.
- [4] Pudeleco, MANUAL DE IMPORTACIONES, Editado por Pudeleco Editores actualizado
- [5] Osorio H. Diccionario Técnico. Ecuador 2006
- [6] Sistema de Inspección de Rayos X para contenedores, revisado desde internet: <http://www.belt.es/noticias/2005/enero/20/puerto.htm>
- [7] revisado desde internet:
<http://www.smithsdetection.com/markets.asp?markets=Ports,%2Bborder%2Bcrossings%2Band%2Bcustoms>
- [8] , revisado desde internet: <http://196.3.86.100/marmerc/dcmto/seguridad.htm>
- [9] , revisado desde internet: <http://www.saic.com>
- [10] Información estadística de ls CAE. 5 DE Abril 2007
- [11] Art. 4. De la Decisión N 571. Normas del valor. R.O. 317. 20 DE Abril 2004
- [12] Art. 53. Reglamento de la Ley Orgánica de Aduana. Decreto 726 R.O. N 158
- [13](2013, 08). Aduana del Ecuador. Recuperado 08, 2013, de <http://www.aduana.gob.ec/index.action>
- [14] Quality Soft. 08, 2013, revisado desde internet: (2013, 08) <http://qualitysoft.com.ec/quality/>

[15] (2010, 09). *Acuerdo Complementario. Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración.* 08, 2013, revisado desde internet:
http://www.mmree.gob.ec/2010/ecu_cor/acuerdo_cae.pdf

[16] Nuevo Sistema Aduanero, revisado desde internet:
<http://www.telegrafo.com.ec/economia/item/nuevo-sistema-aduanero-espera-generar-ahorro-de-16-millones-anuales.html>

[17] Boletín SENAE, Desaduanamiento directo, revisado desde internet:
http://www.aduana.gob.ec/contents/nov/news_letters_view.jsp?anio=2013&codigo=87

ANEXOS

CASO PRÁCTICO 1

1. Se debe de registrar la solicitud de aprobación de la garantía específica en el portal externo del sistema Ecuapass

| | | | |
|------------------------------------|---------------------------|--------------------------------------|--------------------|
| Estado | [8] UTILIZADA | No. aprobacion de garantia | 028-2013-42-900562 |
| Rango de fechas | Año 01/01/2013 01/01/2014 | Fecha de vencimiento | --Todo-- |
| Fecha de vencimiento de obligacion | --Todo-- | Nombre de operador | |
| Id Operador | [001] RUC | Número de Cuenta de Garantía General | |

Resultado : 1

| No | No. aprobacion de garantia | Motivo de garantia | Monto de garantia | Estado de la garantia | Nombre de operador |
|----|----------------------------|-------------------------|-------------------|-----------------------|--------------------|
| 1 | 028-2013-42-900562 | DESADUANAMIENTO DIRECTO | \$ 932.66 | DEVUELTA | TRANSMARINER S.A. |

Exportar Excel

Detalles contenidos Historial

Datos del Operador

| | | | | | |
|------------------|----------------------------|-------------------|--------------------|---------------|---------------|
| Tipo de operador | [16] IMP/EXPORTA | TRANSMARINER S.A. | Id Operador | [001] RUC | 0990699119001 |
| OCE | 01900007 | | Emisor de garantia | [000] NINGUNO | |
| Aduana | [028] GUAYAQUIL - MARITIMO | | | | |

Datos Generales de la Garantia

| | | | |
|-----------------------------------|---|---------------------|--------------------------------------|
| Tipo de garantia | <input checked="" type="radio"/> Especifica <input type="radio"/> General | Forma de garantia | [A] DEPOSITO EN EFECTIVO |
| Código de garantia | 31333264 | Motivo de garantia | [A] DESADUANAMIENTO DIRECTO - CONSUN |
| Número de documento de referencia | | Número de Solicitud | 019000072013DD000017P |

Información de valor de garantía

| | | | |
|-------------------|------------|--------------------|------------|
| Monto de garantía | \$ 932.660 | Monto a garantizar | \$ 932.660 |
|-------------------|------------|--------------------|------------|

Información de plazo de garantía

| | | | |
|---------------------------------|--|------------------|------------|
| Periodo de garantía | 30 | Fecha de emisión | 25/04/2013 |
| Fecha de vencimiento | 25/05/2013 | | |
| Nombre del encargado de levante | | | |
| Número de Trámite | CORREO ELECTRONICO | Fecha de Levante | 20/05/2013 |
| Encargado del levante | SAAVEDRA MOREIRA MAYRA PIERINA | | |
| Fecha de devolucion de garantia | 21/10/2013 | | |
| Observacion | DEVOLUCION DE GARANTIA EN EFECTIVO NO. 31333264 POR EL VALOR DE US\$ 932.66 - IMPORTADOR TRANSMARINER S.A. - CDA 028-2013-42-900562, SEGUN CORREO ELECTRONICO DE FECHA 14 DE AGOSTO DE 2013 - 16:58, ENVIADO POR EL AREA DE PAGADURIA DE LA DIRECCION FINANCIERA ADUANERA. | | |

Detalle de uso de garantia

| | | | |
|--------------------|------------|---------------------|------------|
| Total monto debito | \$ 932.660 | Total monto credito | \$ 932.660 |
| Monto disponible | \$ 0 | Total a Justificar | \$ 0 |

| No | Número de trámite | No. de Item | Tipo de registro | Fecha de registro | Código de Declarante | Monto |
|----|-------------------|-------------|------------------|----------------------|----------------------|-------|
| 1 | 02820131000301282 | | RETORNO | 20/May/2013 01:05:54 | SYSTEM | 93 |

Se registra la solicitud de autorización de desaduanamiento directo ingresando al menú: Trámites Operativos > 1.1.2. Formulario de Solicitud de Categoría > Carga

> Solicitud de autorización de desaduanamiento directo, en la que se deben llenar los siguientes campos obligatorios:

Nro. Garantía: en el cual se debe registrar el número de aprobación de garantía que le asignó el sistema automáticamente al registrarla. El número compuesto por 15 caracteres debe digitarse sin guiones. Ej: 028201342000015

Tributos a garantizar: corresponden al 100% de los tributos sin considerar ningún tipo de liberación, según debe constar en la liquidación de tributos que obligatoriamente debe ser cargada en la solicitud. Cabe resaltar que la aprobación de la solicitud de autorización de desaduanamiento directo es automática, a excepción de las solicitudes registradas antes del 16 de agosto, las mismas que deberán aprobarse manualmente.

| Solicitud de Autorización de Desaduanamiento Directo | | | | |
|---|-----------------------|---|----------------------------|---------------------------|
| Número de Solicitud | 019000072013DD000017P | Distrito | [028] GUAYAQUIL - MARITIMO | |
| Fecha de solicitud | --Todo-- | Tipo de Desaduanamiento | --Todo-- | Consultar |
| Resultado : 1 | | | | |
| | Número de Solicitud | Distrito | Tipo de Desaduanamiento | Estado |
| 1 | 019000072013DD000017P | GUAYAQUIL - MARITIMO | ART. 94 LITERAL A RCOPCI | APROBADO |
| * Tipo de Manifiesto [MI] MARITIMO (IMPORTACION) * Estado de Llegada NO | | | | |
| Número de Solicitud 019000072013DD000017P | | Fecha de solicitud 25/04/2013 | | |
| * Distrito [028] GUAYAQUIL - MARITIMO | | Código de OCEs [01900007] ROCALVI S.A. | | |
| * Tipo de Desaduanamiento ART. 94 LITERAL A RCOPCI | | | | |
| * Motivo de la Solicitud | | SOLICITO AUTORIZACION PARA REALIZAR DESADUANAMIENTO DIRECTO DEL IMPORTADOR TRANSMARINER S.A. LA MERCADERIA ES FRUTA FRESCA (PERECIBLES) | | |
| Detalle de Documentos | | | | |

| <input type="text"/> | | | | | | | |
|---|--|---|--|---------------------|---------------------|------------------|---------|
| Información de Valor | | | | | | | |
| Tipo de Garantía | ESPECIFICA | * Tributos a Garantizar | 932.66 | | | | |
| * Número de Garantía | 028201342900562 | Estado de Garantía | [6] DEVUELTA | | | | |
| Información de Documentos de Soporte | | | | | | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Nombre del Archivo | Tamaño del Archivo | Identificador del Documento | Emisor de Documento | Número de Documento | Fecha de Emisión | Archivo |
| <input checked="" type="checkbox"/> | CERT_ORIG2170106806.pdf | 207,511 | CERTIFICADO DE ORIGEN | CAMARA NACIONAL | 2170106806 | 23/Abr/2013 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | FACT_016171.pdf | 238,480 | FACTURA COMERCIAL | EXPORTADORA FRUT | 016171 | 20/Abr/2013 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | BL_CL1350432.pdf | 914,752 | CONOCIMIENTO DE EMB | CMA CGM | 1350432 | 20/Abr/2013 | |
| <input type="text"/> | | | | | | | |
| Identificador del Documento | --Selección-- | Número de Documento | <input type="text"/> | | | | |
| Fecha de Emisión | <input type="text"/> | Emisor de Documento | <input type="text"/> | | | | |
| Nombre de Otro Documento | <input type="text"/> | | | | | | |
| Tamaño de Total : 1.3 MByte | | | <input type="button" value="Agregar"/> <input type="button" value="Eliminar"/> | | | | |
| Liquidación para Desaduanamiento Directo | El archivo de Excel se va a utilizar para realizar las liquidaciones. Una vez que ingresa la información requerida vuelve a cargar el archivo. Una vez cumplido estos pasos se podrá aceptar el envío de la solicitud. | | | | | | |
| Detalles de Revisión | | | | | | | |
| Revisado Por | RODRIGUEZ CHIQUITO XAVIER ROBERTO | Fecha de Revisión | 26/04/2013 | | | | |
| Observación (Max:210) | DURANTE LA INSPECCION DE ZONA PRIMARIA SE DEBE VERIFICAR LA CORRECTA CLASIFICACION, VALORACION Y CANTIDAD DE LA MERCANCIA DECLARADA | | | | | | |
| | | <input type="button" value="Guardar provisoriamente"/> <input type="button" value="Modificar"/> <input type="button" value="Eliminar"/> | | | | | |

CASO PRÁCTICO 2

Se realizó el desaduanamiento directo de 2 contenedores reefer de 40 pies conteniendo manzanas frescas de procedencia chilena. Para lo cual con fecha 18 de marzo del 2013 se registró la garantía específica por el 100% de los tributos al comercio exterior en el sistema de aduana ECUAPASS con número 028-2013-42-900124, una vez entregada la garantía al SENA E esta es aprobada por el jefe de del departamento de garantías, con la garantía aprobada se solicitó la aprobación de la solicitud del desaduanamiento directo a través del sistema aduanero ECUAPASS misma que es aprobada automáticamente.

Con la aprobación de la solicitud de desaduanamiento directo se procede a coordinar con el departamento de zona primaria y Agrocalidad la inspección de la mercadería misma que se debe de coordinar 24 horas antes de la fecha estimada de arribo de la carga al país.

La carga llegó al puerto de Guayaquil con fecha 18 de marzo del 2013 a las 16:00 pm en el buque MAPOCHO, los contenedores fueron descargados en su totalidad del buque a las 21:20 pm por lo que la inspección con los funcionarios de Agrocalidad y zona primaria se la coordino para el día siguiente 19 de marzo a las 09:00 am pero la operación inicio a las 11:36 am y culmino a las 16:00 pm debido a la descoordinación por parte de los funcionarios de ambas entidades, una vez concluida la inspección el funcionario de zona primaria registro el informe en el sistema ECUAPASS a las 17:07 pm ya que a esta hora culmino las inspecciones que tenía asignadas para ese día, registrado el informe de inspección por parte del funcionario de zona primaria en el sistema ECUAPASS los contenedores tuvieron que ser retirados a partir 20:20 pm ocasionado que el importador incurra en altos costos de almacenaje, conexión eléctrica por tratarse de contenedores reefer y pago de horas extras al personal de las bodegas para recibir la carga que salió del puerto.

