



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

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

TEMA

“ANÁLISIS DE LOS PROCESOS DE DESCONSOLIDACIÓN DE CONTENEDORES
DEL PUERTO MARÍTIMO DE GUAYAQUIL Y SU INCIDENCIA EN LA
NACIONALIZACIÓN DE MERCADERÍA BAJO LA MODALIDAD DE DESPACHO
ANTICIPADO”

Tutor

Msc. Herman Vladimir Sozoranga Sandoval

Autores

Srta. Evelyn Paola García Pacheco
Srta. María Tamara Ordóñez Cortez

Guayaquil, agosto 2016

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA



<i>REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA</i>		
FICHA DE REGISTRO de tesis		
TÍTULO Y SUBTÍTULO: “ANÁLISIS DE LOS PROCESOS DE DESCONSOLIDACIÓN DE CONTENEDORES DEL PUERTO MARÍTIMO DE GUAYAQUIL Y SU INCIDENCIA EN LA NACIONALIZACIÓN DE MERCADERÍA BAJO LA MODALIDAD DE DESPACHO ANTICIPADO”		
AUTOR/ES: SRTA. EVELYN PAOLA GARCIA PACHECO SRTA. MARIA TAMARA ORDOÑEZ CORTEZ	REVISORES: MSC. HERMAN SOZORANDA SANDOVAL	
INSTITUCIÓN: UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL	FACULTAD: ADMINISTRACIÓN	
CARRERA: COMERCIO EXTERIOR		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	N. DE PAGS: 157	
ÁREAS TEMÁTICAS:		
PALABRAS CLAVE: TRAZABILIDAD – TECNICISMO - CADENA LOGÍSTICA - NEGLIGENCIA EN ORIGEN – CATEGORIZACIÓN DE LA CARGA.		
RESUMEN: El presente trabajo de Titulación propone el análisis de los procesos de desconsolidación bajo la modalidad de despacho anticipado y la participación de los Operadores de Comercio Exterior, cuyos factores prioritarios para el Importador son el tiempo y costos en la nacionalización de las mercancías.		
N. DE REGISTRO (en base de datos):	N. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		
ADJUNTO URL (tesis en la web):		
ADJUNTO PDF:	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
CONTACTO CON AUTORES/ES: Srta. Evelyn Paola García Pacheco Srta. Maria Tamara Ordoñez Cortez	Teléfono: 0991779853 0991537569	E-mail: evelyn.garcia.p@gmail.com exportamara2907@hotmail.com
CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:	MSC. Rosa Hinojosa De Leimberg, DECANA Teléfono: 2596500 EXT. 201 E-mail: rhinojosal@ulvr.edu.ec Ing. Jessica Aroca Clavijo MAE Telf. 2596500 Ext. 264 DIRECTORA E-mail: jarocac@ulvr.edu.ec	

DECLARACIÓN DE AUDITORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

Las estudiantes/egresadas Evelyn Paola García Pacheco & María Tamara Ordóñez Cortez, declaramos bajo juramento, que la autoría del presente trabajo de investigación, corresponde totalmente a los/las suscritos(as) y nos responsabilizamos con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

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

Este proyecto se ha ejecutado con el propósito de estudiar el ***“Análisis De Los Procesos De Desconsolidación De Contenedores Del Puerto Marítimo De Guayaquil Y Su Incidencia En La Nacionalización De Mercadería Bajo La Modalidad De Despacho Anticipado”***.

Autoras:

Evelyn Paola García Pacheco

C.I.: 092629210-3

María Tamara Ordóñez Cortez

C.I.: 092898602-5

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación **“Análisis De Los Procesos De Desconsolidación De Contenedores Del Puerto Marítimo De Guayaquil Y Su Incidencia En La Nacionalización De Mercadería Bajo La Modalidad De Despacho Anticipado”**, nombrado por el Consejo Directivo de la Facultad de Administración de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil.

CERTIFICO:


Haber dirigido, revisado y analizado en todas sus partes el Proyecto de Investigación titulado: **“Análisis De Los Procesos De Desconsolidación De Contenedores Del Puerto Marítimo De Guayaquil Y Su Incidencia En La Nacionalización De Mercadería Bajo La Modalidad De Despacho Anticipado”**, presentado por los estudiantes Maria Tamara Ordóñez Cortez & Evelyn Paola García Pacheco como requisito previo a la aprobación de la investigación para optar al Título de Ingeniera en Comercio Exterior, encontrándose apto para su sustentación

Firma:

Msc. Herman Vladimir Sozoranga Sandoval

C.I.: 070344084-2

CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO



Urkund Analysis Result

Analysed Document:	URKUD 06-04-2016.docx (D19113152)
Submitted:	2016-04-07 00:25:00
Submitted By:	hsozorangas@ulvr.edu.ec
Significance:	5 %

AGRADECIMIENTO

Agradecemos en primer y exclusivo lugar a Dios por la vida que nos ha regalado, por la oportunidad de terminar a satisfacción una meta más en nuestro caminar por la tierra.

Agradecemos a nuestras familias por la fortaleza y el apoyo brindado antes, durante y después de la creación de este proyecto.

Agradecemos a nuestros compañeros de salón, quienes con sus ocurrencias y debates hicieron el que tránsito por la Escuela de Comercio Exterior sea grato y enriquecedor.

Agradecemos en general a todas las personas que aportaron con su conocimiento a nuestros maestros expeditos en la rama del Comercio Exterior y todas sus derivaciones y de manera especial nuestro tutor, por su orientación para enriquecer este trabajo investigativo.

Evelyn Paola García Pacheco

María Tamara Ordóñez Cortez

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a todos aquellos quienes deseosos por conocer más del mundo del comercio exterior, disfrutan y se entregan por completo al estudio y desarrollo de sus procesos.

Evelyn Paola García Pacheco

Dedico este trabajo a Dios por darme salud, fortaleza e inteligencia son bondades que me regala en el diario vivir.

A mi familia, mis padres por formarme con principios, ética y valores, y de manera muy especial dedico todo mi esfuerzo a mis hermanitos Diego & Julián son mi anhelo fundamental para seguir adelante, siempre seré su hermana ejemplar, gracias Dios por regalarme esta bendición.

A un gran ser que quiero y aprecio demasiado Sra. Vanessa Riccardi, ella ha sido el principal impulso en mis estudios superiores y avances profesionales aún recuerdo su frase “termina lo que un día empezaste”.

María Tamara Ordóñez Cortez

Tabla de contenido

PORTADA.....	i
REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA	ii
CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR	iv
CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO.....	v
AGRADECIMIENTO	vi
DEDICATORIA	vii
INDICE DE ILUSTRACIONES	xiii
INDICE DE GRÁFICOS.....	xv
INDICE DE TABLAS	xvii
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I	3
1. PROBLEMA A INVESTIGAR	3
1.1. Tema.....	3
1.2. Planteamiento del problema.....	3
1.3. Formulación del problema	5
1.4. Sistematización.....	5
1.5. Objetivos de la investigación	6
1.6. Justificación de la investigación.....	6
1.7. Delimitación de la investigación	8
1.8. Hipótesis de la investigación.....	8
1.9. Variables de la investigación.....	9
CAPITULO II.....	10
2. MARCO TEÓRICO	10
2.1. Marco teórico referencial	10
2.2. Los Regímenes de Importación.....	15

2.3.	Perspectiva general del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador	16
2.4.	Actores del proceso de importación de mercancías	20
2.5.	Las Prácticas Aduaneras Internacionales	21
2.5.1.	El Despacho Anticipado aplicado en los Organismos Internacionales del Comercio	22
2.6.	Despacho Anticipado	26
2.6.1.	Despacho Anticipado de la CAN.....	26
2.6.2.	Despacho Anticipado en el Ecuador.....	28
2.6.3.	El Control Aduanero.....	31
2.7.	Ventajas y desventajas despacho anticipado.....	37
2.7.1.	Ventajas del despacho anticipado.....	37
2.7.2.	Desventajas del despacho anticipado.	38
2.8.	MARCO LEGAL	38
2.8.1.	BOLETÍN DE ADUANA DE DESPACHO ANTICIPADO 178-2013	38
2.8.2.	BOLETÍN MANUAL ESPECÍFICO PARA EL DESPACHO ANTICIPADO 293-2014	40
2.8.3.	Resolución Nro. SENAE-DGN-2015-0077-RE, Reforma a la Resolución SENAE-DGN-2012-0432-RE Mediante la cual se expidió las regulaciones para el rechazo de la Declaración Aduanera en el Sistema informático Ecuapass.....	41
CAPÍTULO III.....		43
3.	MARCO METODOLÓGICO	43
3.1.	TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	43

3.2.	Enfoque de la Investigación	44
3.3.	Técnica de investigación	44
3.4.	Población y muestra	45
3.4.1.	Características de la Población	45
3.4.2.	Tamaño de la muestra.....	45
3.5.	Análisis de resultados.....	47
3.5.1.	A los Agentes de Aduanas.....	47
3.5.2.	A las Consolidadoras de Cargas	53
3.5.3.	A los importadores.....	59
3.5.4.	Informe	60
3.5.5.	Entrevistas a Funcionarios del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador	61
CAPÍTULO IV.....		64
4.	DESARROLLO.....	64
4.1.	Desconsolidación de contenedores en el Puerto Marítimo de Guayaquil.....	64
4.1.1.	Etapa 0.- Aplicación del despacho anticipado y elaboración del MRN (Manifest Reference Number).....	65
4.1.2.	Etapa 1.- Transmisión de la Declaración Aduanera de Importación - DAI & Pago de tributos	67
4.1.3.	Etapa 2.- Llegada o Arribo de la Carga	68
4.1.4.	Etapa 3.- Proceso de desconsolidación de carga Contenerizada – Apertura	

4.1.5.	Etapa 4.- Control Aduanero – Inmerso en el proceso anticipado de despacho	
	74	
4.1.6.	Etapa 5.- Salida Autorizada – Levante de mercadería.....	81
4.1.7.	Etapa 6.- Regresión del Informe de Salida - <i>Condicional</i>	82
4.1.8.	Responsabilidades del Depósito Temporal.....	84
	Variables del Despacho anticipado en cargas FCL/LCL.....	86
4.1.9.	Variable 1 – Incoterms 2010 – Empaque y embalaje en origen.....	86
4.1.10.	Variable 2.- Validación del Documento de transporte vs Warehouse en origen	90
4.1.11.	Variable 3.- Lugar de emisión del Documento de Transporte	90
4.1.12.	Variable 4.- Segregación de Carga en el Depósito Temporal	91
4.2.	Evaluación del tiempo & costos adicionales para el Despacho Anticipado	107
4.2.1.	Análisis de los tiempos de nacionalización	107
4.3.	Presentación de Casos	108
4.3.1.	Caso N° 1.....	108
4.3.2.	Caso N° 2.....	116
4.3.3.	Caso N° 3.....	118
4.3.4.	Caso N° 4 - Despacho Anticipado con Diferencia de Sellos.....	120
	CONCLUSIONES	125
	RECOMENDACIONES.....	127
	ANEXOS	129
	Detalle de anexos	129

Anexo 1: Entrevista dirigida a Funcionarios de Aduana del SENA E del Primer Distrito	129
Anexo 2: Encuesta dirigida a Agentes de Aduana	131
Anexo 3: Encuesta dirigida a Consolidadoras de Carga.....	134
Anexo 4: Solicitud de información a la Dirección de Planificación & Control de Gestión Institucional SENA E – Oficio Nro. SENA E-DPC-2016-0341-OF.	137
Tasas por servicios aduaneros y portuarios en el Depósito Temporal CONTECON	138
Entrevistas efectuados a los Funcionarios del SENA E – Distrito Guayaquil.	140
Referencias Bibliográficas	141

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Ejes estratégicos de la Aduana del Ecuador	3
Ilustración 2 Cadena logística de importación.....	4
Ilustración 3 Modelo Comprar- Enviar –Pagar.....	12
Ilustración 4 Reconocimiento OEA Ecuador.....	25
Ilustración 5 Cadena Operador Logístico Autorizado	26
Ilustración 6 Etapas del Control Aduanero.....	32
Ilustración 7 Tráfico de Naves Internacionales	68
Ilustración 8 Consulta general de llegadas de Medios de transporte (Marítimo/Aéreo) ...	70
Ilustración 9 Solicitud de formatos.....	70
Ilustración 10 Desconsolidación de una unidad de 1x20'	71
Ilustración 11 Manifiesto Consolidado.....	71
Ilustración 12 Formulario para desconsolidación de contenedores	72
Ilustración 13 Planificación de Unidades de Apertura	72
Ilustración 14 Tarja o Cuadro de Ingreso a bodega	73
Ilustración 15 Inspección física por selectividad	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 16 Cambio Canal de Aforo	77
Ilustración 17 Esquema del Canal de Aforo Automático	78
Ilustración 18 Notificación de Justificación	81
Ilustración 19 Informe de novedades.....	84
Ilustración 20 Costos por el servicio de apertura en CGSA	86
Ilustración 21 Incoterm para cualquier medio de transporte	87
Ilustración 22 Incoterms para Transporte marítimo y vías navegables interiores	88
Ilustración 23 Tipos de Mercado	89
Ilustración 24 Segregación de Carga	92

Ilustración 25 Descripción de mercancías – error de ingreso -1x40 HC	109
Ilustración 26 Descripción de mercancías – error de omisión -1x40 HC	109
Ilustración 27 Consulta de estado de la declaración	110
Ilustración 28 CGSA respuesta al Caso 1	111
Ilustración 29 Notificación de Justificación, novedad otros.....	113
Ilustración 30 Desconsolidación incorrecta	113
Ilustración 31 Reorganización de Carga	114
Ilustración 32 Costo de Almacenaje	114
Ilustración 33 Costos por almacenaje caso 2	117
Ilustración 34 MB/L.....	118
Ilustración 35 HB/L "A"	119
Ilustración 36 HB/L "B"	119
Ilustración 37 Planificación de Unidades de Apertura CGSA.....	119
Ilustración 38 Cuadro de Ingreso a Bodega – Tarja	120
Ilustración 39 Solicitud de inspección	122
Ilustración 40 Comprobación de sello	123
Ilustración 41 Sello	123

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Esfera Temática Aduana y Administración de Cruces Fronterizos.....	14
Gráfico 2 Etapas de medición Aduana del Ecuador	21
Gráfico 3 Canales de Aforo	37
Gráfico 4 Pregunta 1 para los Agentes de Aduana	48
Gráfico 5 Pregunta 2 a los Agentes de Aduanas.....	48
Gráfico 6 Pregunta 3 a los Agentes de Aduanas.....	49
Gráfico 7 Pregunta 4 a los Agentes de Aduanas.....	49
Gráfico 8 Pregunta 5 a los Agentes de Aduanas.....	50
Gráfico 9 Pregunta 6 a los Agentes de Aduanas.....	50
Gráfico 10 Pregunta 7 a los Agentes de Aduanas.....	51
Gráfico 11 Pregunta 8 a los Agentes de Aduanas.....	51
Gráfico 12 Pregunta 9 a los Agentes de Aduanas.....	51
Gráfico 13 Pregunta 10 a los Agentes de Aduanas.....	52
Gráfico 14 Pregunta 1 a las Consolidadoras de Carga.....	54
Gráfico 15 Pregunta 2 a las Consolidadoras de Carga.....	54
Gráfico 16 Pregunta 3 a las Consolidadoras de Carga.....	55
Gráfico 17 Pregunta 4 a las Consolidadoras de Carga.....	¡Error! Marcador no definido.
Gráfico 18 Pregunta 5 a las Consolidadoras de Carga.....	56
Gráfico 19 Pregunta 6 a las Consolidadoras de Carga.....	56
Gráfico 20 Pregunta 7 a las Consolidadoras de Carga.....	57
Gráfico 21 Pregunta 8 a las Consolidadoras de Carga.....	57
Gráfico 22 Etapas de Importación de carga desconsolidada	65
Gráfico 23 Estructura del Número de Manifiesto	66
Gráfico 24 Ejemplos de BIC/SCAC	67

Gráfico 25 Descripción de Etapas del tiempo de nacionalización.....	108
---	-----

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Participantes de la Cadena de Importación.....	7
Tabla 2 Objetivos estratégicos institucionales y estratégicos del SENAE 2016	19
Tabla 3 Esquema comparativo entre países sobre el Despacho anticipado	27
Tabla 4 Declaraciones aduaneras de importación a consumo	59
Tabla 5 Principales importadores no petroleros.....	60
Tabla 6 Detalle de novedades sujetas a inspección por SENAE durante la salida de cargas	84
Tabla 7 Etapas Tiempo de Nacionalización 2014.....	107
Tabla 8 Etapas Tiempo de Nacionalización 2015.....	107
Tabla 9 Proyección Etapas Tiempo de Nacionalización 2016.....	108
Tabla 10 Error en ingreso del manifiesto de importación.....	108
Tabla 11 Despacho anticipado con canal de aforo físico intrusivo	116
Tabla 12 Descripción de bultos y pesos del B/L Master	118

INTRODUCCIÓN

Este tema surge por la apreciación al comercio internacional y su esencial función que es el intercambio de bienes y servicios, una potencia que apunta al desarrollo económico de cada país y que empezó a tomar mayor relevancia a partir del siglo XVI con sus rudimentos en los imperios coloniales europeos, descubriendo que al promocionar, intercambiar e internacionalizar el comercio se trasformaría en verdadera riqueza.

Tanto es así que en la actualidad el comercio internacional es un factor de dependencia para los países, perennemente enlazada o auditada bajo un órgano institucional aduanero que posee múltiples particularidades y tecnicismos que deben aplicarse a cada proceso de nacionalización, pero ¿cómo funciona exactamente la facilitación del comercio dentro la cadena logística en un trámite de importación de carga consolidada? Iniciemos con el concepto de trazabilidad, para la **(AECOC: Asociación Española de Codificación Comercial. Logística Inversa Trazabilidad. p. 5)** "Procedimientos que permiten controlar el histórico, la situación física y la trayectoria de un producto o lote de productos a lo largo de la cadena de suministro en un momento dado, a través de unas herramientas determinadas". En este sentido el proceso de la cadena logística busca ser completa y fiable desde su origen hasta su destino, aplicando el criterio de trazabilidad.

El presente trabajo de Titulación propone el análisis de los procesos de desconsolidación bajo la modalidad de despacho anticipado mediante el método BPA (Business Process Analysis), metodología que permite entender los procesos, las operaciones y a sus participantes. En aplicación del BPA se podrá identificar los puntos sensibles de la cadena logística de importación y sus cuellos de botella.

Definido en cuatro capítulos, de tal manera que en el Primer capítulo se plantea 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 a realizar la presente investigación, la hipótesis que es la proposición anunciada para alegar la problemática planteada y finalmente las variables y la operacionalidad de las mismas.

En el Segundo Capítulo “Marco Teórico Referencial” está orientado a conocer los fundamentos teóricos, legales y conceptuales nacionales y supranacionales enlazando cada concepto con su soporte y esencia.

En el Tercer Capítulo “Marco Metodológico” hace referencia a los tipos de investigación los mismos que facilitarán el levantamiento de los datos, conocer el diseño, el enfoque de la investigación, la muestra, el tamaño de la población y el análisis e interpretación de los resultados adquiridos mediante encuestas y entrevistas estructuradas, los cuales permitirá discernir o deducir claramente los resultados.

Concluyendo en el Cuarto Capítulo “Desarrollo”, se despliega mediante 07 etapas de procesos de importación anticipada, variables, flujogramas y cuatro casos reales suscitados en la práctica, finalizando con la conclusión y recomendaciones, incentivando e incitando sea aplicado el diseño y desarrollo del presente trabajo investigativo.

CAPÍTULO I

1. PROBLEMA A INVESTIGAR

1.1. Tema

Análisis de los procesos de desconsolidación de contenedores del puerto marítimo de Guayaquil y su incidencia en la nacionalización de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado.

1.2. Planteamiento del problema

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) es la institución pública promotora de un comercio justo y sostenible, llevando a cabo la *facilitación al comercio exterior*, el *control efectivo aduanero*, y el proceso constante de *modernización institucional*, cimientos fundamentales de la institución, constituyen los 3 ejes estratégicos de la función aduanera.

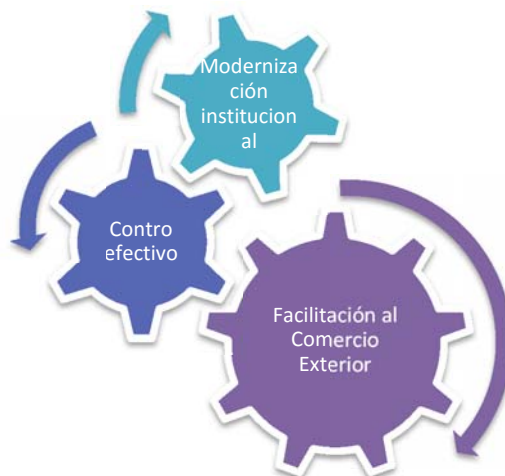


Ilustración 1 Ejes estratégicos de la Aduana del Ecuador

Por lo expuesto anteriormente, ofrecer facilidades y contribuir al desarrollo del comercio nacional se constituyen en los propósitos de la Aduana del Ecuador, a través del control aduanero se impide la entrada de productos que perjudiquen el consumo y comercio desleal, asegurando los intereses del Estado y de los operadores de comercio exterior, para lo cual es preciso que el SENAEC cumpla con cada uno de sus objetivos estratégicos.

En consecuencia, los cambios presentados por este organismo gubernamental y de gran importancia para el comercio nacional han sido significativos; tal es así que la inversión en los procesos de modernización permitieron en octubre de 2012, la implementación de un nuevo sistema informático aduanero denominado *ECUAPASS*, y en conjunto a un renovado marco legal y normativo que reemplazó en diciembre 2010 a la Ley Orgánica de Aduanas en virtud de la reingeniería de los procesos aduaneros vigentes hasta esa fecha.

Pese a ellos, aún se siguen presentando una serie de inconvenientes tales como inconsistencia en pesos, categorización de la mercadería, faltante y/o sobrantes declarados, retrasando significativamente la nacionalización de la mercadería y en especial la que se declara al régimen de importación a consumo que en todos sus casos afectan directamente la economía de los importadores así como el de sus asociados en el negocio, debido a la sensibilidad que presenta la cadena logística de importación en cada uno de sus eslabones.

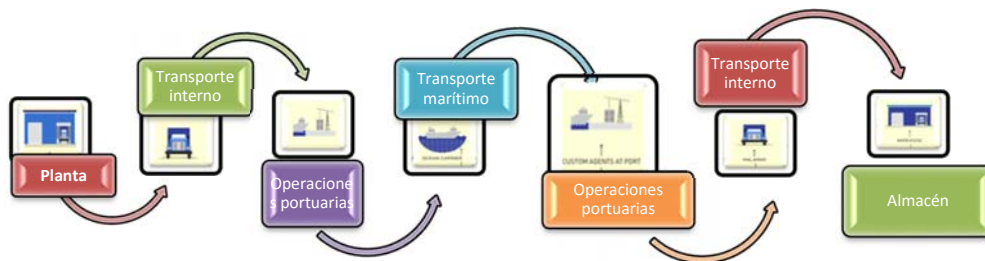


Ilustración 2 Cadena logística de importación

Estos tipos de inconsistencias provocan la pérdida de la trazabilidad de los movimientos futuros de la mercadería que ingresa al país, a tal punto que se considera muy importante la correcta declaración del Manifiesto de Importación Marítima (MIM) por parte del transportista efectivo o formal (naviera o consolidadora), y la ejecución de los procesos de desconsolidación, lo que permitiría la evolución uniforme del tiempo de segregación de contenedores en el Puerto Marítimo de Guayaquil.

1.3. Formulación del problema

¿Cómo se ve afectada la nacionalización de las mercaderías declaradas bajo la modalidad de despacho anticipado cuando se presentan discrepancias durante el proceso de desconsolidación?

1.4. Sistematización

- ¿De qué manera los controles implementados por parte del SENA E facilitan el desaduanamiento y nacionalización de las mercancías que arriban en el Puerto de Guayaquil?
- ¿Cómo se relacionan los datos proporcionados por el declarante en los tiempos de nacionalización de la mercadería que se declaran bajo el Régimen de Importación a Consumo, bajo la modalidad de despacho anticipado?
- ¿Qué incidencia tienen los errores durante el proceso de segregación en el costo final de la mercadería?

1.5. Objetivos de la investigación

1.5.1. Objetivo General

- Analizar el proceso de desconsolidación de contenedores a través del método Business Process Analysis (BPA por sus siglas en inglés) en la cadena logística de importación identificando la correcta nacionalización de la carga en su despacho anticipado.

1.5.2. Objetivos Específicos

- Recopilar datos de procesos actuales en los operadores de comercio exterior mediante investigación documental y campo obteniendo la base del estudio de la presente investigación.
- Interpretar los procesos logísticos regulados por el SENA E a través de diagramas identificando los errores más comunes presentados al nacionalizar las mercancías bajo la modalidad de despacho anticipado.
- Determinar la incidencia del proceso de desconsolidación por medio de la metodología BPA logrando reconocer los gastos adicionales generados del proceso investigado.

1.6. Justificación de la investigación

El tiempo se ha convertido en el recurso más valioso y significativo para el hombre, tal es su importancia que todos los Operadores de Comercio Exterior (OCES) dentro de su plan de mejora continua ofrecen agilidad y reducción de tiempo en los procesos vinculados al giro del negocio; es decir, venden tiempo. Una de las definiciones de tiempo que la Real Academia Española proporciona es “*duración de las cosas sujetas a mudanza*” (Real Academia Española,

2016); sin embargo, en materia de Comercio Exterior ésta es determinada por sus usuarios en muchas ocasiones como “reducción de costos”, “oportunidad de negocio”, entre otros.

Por lo antes expuesto y debido a rol que desempeñan dentro de la cadena de importación se ha establecido cuatro categorías de participantes que intervienen en la misma. El siguiente listado identifica a los principales.

Tabla 1 Participantes de la Cadena de Importación

Cliente	Proveedor	Intermediario	Autoridad
Comprador	Vendedor	Proveedor de Servicios de Transporte	Aduanas
Importador	Exportador	Agentes de Carga	Ministerios
Consignatario de la carga, receptor, destinatario	Expedidor, remitente	Bancos	Organismos gubernamentales
Enviar hacia	Enviar desde	Aseguradoras	Consulados
Pagador	Beneficiario del pago	Agentes de Aduana	Puertos

Fuente: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

Esta investigación se justifica ante la presencia del alto grado de inconsistencias presentadas durante el proceso de desconsolidación, nacionalización y levante de la carga; en su corrección y cierre del mismo, cuya gestión contribuye al alza de costos y procesos operativos adicionales en las importaciones, baja competitividad para los consignatarios de la carga, comerciantes y diversas industrias que se encuentran en el país o que dependen de aquella actividad comercial, afectación del perfil aduanero del declarante, multas y sanciones, cambio del canal de aforo, pérdida de oportunidad, merma o daño de la mercadería, aumento del precio final del producto importado, etcétera.

Es preciso mencionar, que los resultados de la investigación permitirán identificar el origen o inicio del cuello de botella de la cadena logística de importación y su repercusión durante la nacionalización de la carga, favoreciendo así directamente a todos los operadores de comercio exterior, ya sean éstos importadores, agentes de aduana o carga, depósitos o almacenes temporales.

1.7. Delimitación de la investigación

El proceso investigativo se encuentra delimitado en espacio y tiempo, ante aquello se puede mencionar los siguientes puntos:

- **Campo de Acción:** Los Procesos de Desconsolidación de Contenedores bajo la modalidad de despacho anticipado.
- **Campo de Interés:** Retraso de la nacionalización bajo el Régimen de Importación a Consumo.
- **Ubicación Geoespacial:** Terminal de manejo y operaciones de contenedores “CONTECON” (Contecon S.A., 2007) Puerto Marítimo de la ciudad Guayaquil, Ecuador.
- **Ubicación Temporal:** Período 2015.

1.8. Hipótesis de la investigación

Para la correcta ejecución del proceso investigativo que permita dar solución a la problemática abordada, es preciso proponer una hipótesis basada en el criterio de verificación y justificación desde una perspectiva óptima y profesional. Ante aquello, la hipótesis es planteada a continuación de la siguiente forma:

Si durante la trazabilidad de la carga en la cadena logística de importación se presentan inconsistencias habrá un retraso significativo en el desarrollo del proceso de desconsolidación de contenedores en el Puerto Marítimo de Guayaquil.

1.9. Variables de la investigación

1.9.1. Variable dependiente

Nacionalización de la mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado. El cierre de la declaración al régimen de importación a consumo se ve afectado ante errores durante el proceso de desconsolidación de mercancías.

1.9.2. Variable independiente

Proceso de desconsolidación de contenedores del Puerto Marítimo de Guayaquil, es el medio por el cual las cargas contenerizadas se aperturan y segregan conforme se evidencia en los documentos de transporte de los consignatarios o dueños de la carga.

CAPITULO II

2. MARCO TEÓRICO

2.1. Marco teórico referencial

El 29 de diciembre de 2010 se publicó el Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones estableciendo en el artículo No 71 la creación del comité de Comercio Exterior COMEX con atribuciones a la política pública en materia comercial, con estos precedentes se da comienzo a sus funciones en el año 2011, en la actualidad en el ejercicio de leyes y normas opera el COPCI Libro V haciendo referencia a la Competencia Sistemática y de la Facilitación Aduanera.

Entre las áreas sobre las cuales el COMEX tiene competencia se encuentran:

1. Políticas Arancelarias.
2. Negocios Internacionales.
3. Las políticas aplicadas como parte del desarrollo de regímenes especiales.
4. Medidas adoptadas para mitigar el comercio desleal.
5. Definición de las políticas enfocadas a establecer una elevada competitividad en la producción nacional, y
6. La aprobación del Plan de Promociones de Exportaciones.

Durante el desarrollo del comercio exterior, surge la figura reguladora de la Aduana, la misma que se constituye en una función específica a nivel internacional. Según Benito Fernández; asesor técnico de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD), manifiesta que: *“Todas las mercaderías introducidas en el territorio aduanero son sometidas al control de la aduana, aunque puedan o no estar sujetas al pago de derechos e impuestos de importación.”* (Fernández, 2014). Lo que establece la importancia que

tienen las aduanas de un país para la respectiva administración de las entradas y salidas de productos del extranjero hacia el comercio interno de una determinada nación.

Basados en la metodología BPA (Business Process Analysis) creada por expertos y fundadores de la Guía de Facilitación al Comercio del Comité Económico para Europa de la Organización de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) cuyo objetivo prioritario es la fluidez del comercio consolidando así la transparencia, simplificación, armonización y estandarización junto con las técnicas “justo-a-tiempo” y el surgimiento del comercio electrónico han hecho que los operadores de comercio obtengan un mayor movimiento de mercancías de manera eficaz, rápida y confiable.

Durante la última década, ha adquirido relevancia debido a su integración en las negociaciones comerciales multilaterales de la Organización Mundial de Comercio, aliada a los programas internacionales de asistencia técnica de las economías en transición.

Todo esto gracias al Modelo Comprar- Enviar –Pagar, el cual identifica los procesos comerciales, logísticos, reglamentarios y de pago. Fundamentales en la cadena de suministros internacional, identificando cuatro tipos de socios comerciales: Cliente, Proveedor, Intermediario y Autoridad.

En este modelo el uso de diagramas es una herramienta fundamental que permite mostrar los procesos y las partes involucradas en el suministro y procesamiento de la información. Los procesos complejos pueden suponer varios procesos más simples y estos pueden visualizarse para su verificación es allí donde nos permitirá analizar que probablemente

una gestión sea duplicada y de modo errado afectando los costos en la cadena logística de importación.



Ilustración 3 Modelo Comprar- Enviar –Pagar

Una serie de organizaciones intergubernamentales participan en el trabajo relacionado con la facilitación al comercio BPA, las cuales han desarrollado estándares, recomendaciones, directrices y otros instrumentos relevantes, enlistados líneas más abajo.

- ✓ **IATA** – Organización de Transporte Aéreo Internacional
- ✓ **OMI** – Organización Marítima Internacional.
- ✓ **CCI** – Centro de Comercio Internacional.

- ✓ **OCDE** – Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico.
- ✓ **UNCTAD**- Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo
- ✓ **OMA** – Organización Mundial de Aduanas.
- ✓ **OMC** - Organización Mundial del Comercio.
- ✓ **CCI** – Cámara de Comercio Internacional.
- ✓ **GFPTT** – Asociación Mundial para Facilitación del Transporte y el Comercio.
- ✓ **BM** – Banco Mundial.
- ✓ **UNNEXT** – La red de expertos las Naciones Unidas para el Comercio sin soporte de Papel en Asia y el Pacífico.

Así como también varios convenios, recomendaciones y directrices de mejores prácticas internacionales relevantes pueden orientar a los países en sus esfuerzos de modernización. Estos incluyen el convenio de Kyoto; haciendo referencia en la simplificación y armonización de procesos aduaneros, el Convenio ATA y el Convenio de Estambul sobre la Admisión Temporal, el Sistema Armonizado sobre la Clasificación de Mercancías y el Acuerdo de Valoración de la Organización Mundial de Comercio.

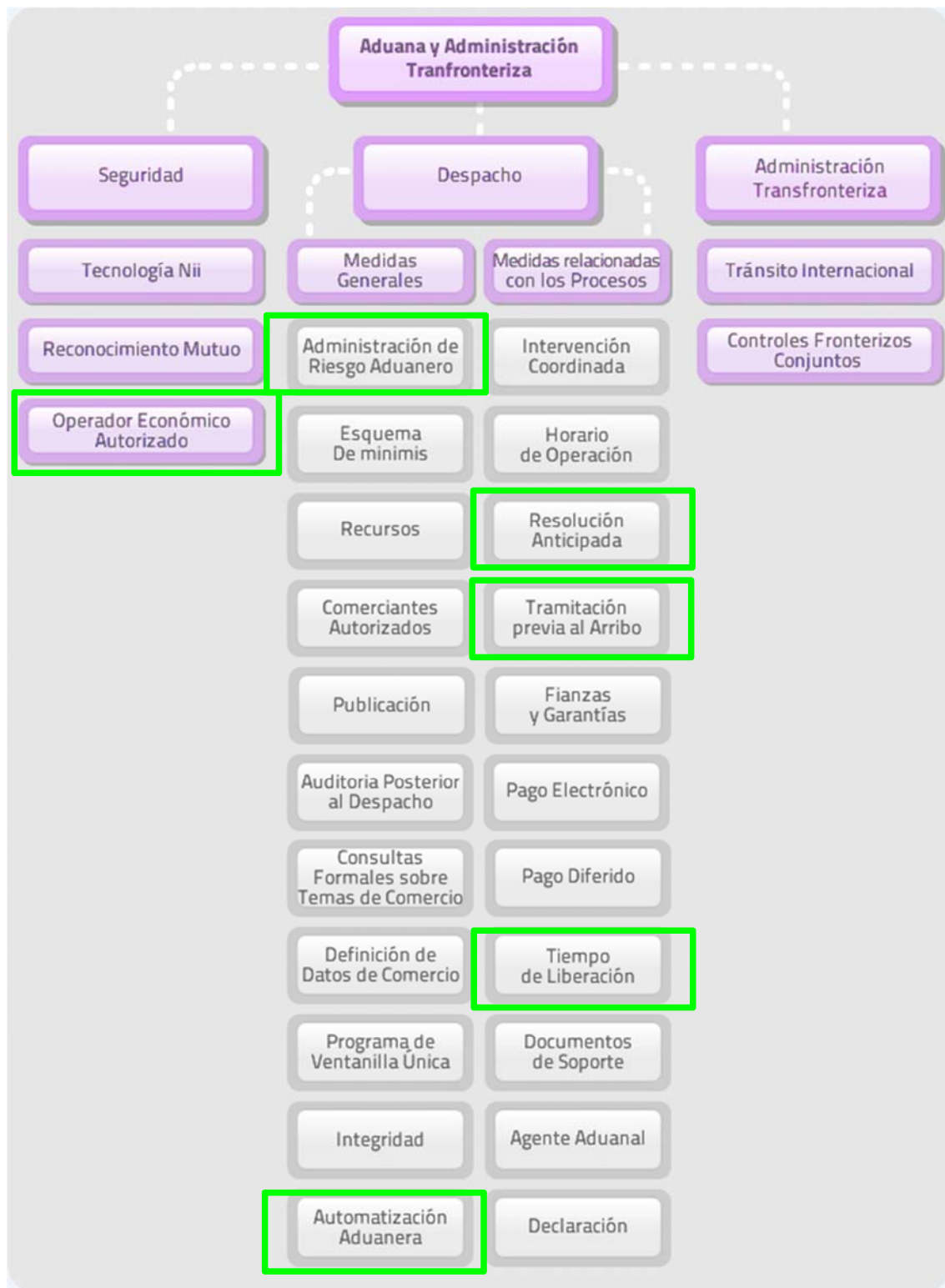


Gráfico 1 Esfera Temática Aduana y Administración de Cruces Fronterizos

Así también las aduanas locales buscan minimizar el tiempo de despacho de las mercancías; sin embargo en el Ecuador, las tareas de desaduanización se encuentran altamente delegadas al control de los operadores de comercio exterior, los mismos que están sujetos a una serie de disposiciones operativas que les permiten cumplir con dichas tareas.

Según lo establecido por la SENA E dentro del “Manual Específico para la Corrección, Sustitución y Rechazo de Declaración Aduanera de Importación” (SENAE, 2013) expresa:

Los Operadores de Comercio Exterior (OCEs) son definidos como Agentes Aduaneros, Consolidadoras e Importadores, los mismos que se encuentran calificados para realizar declaraciones de mercancías. Por otro lado, se logra establecer como Operadores de Almacenamiento tales como: Depósitos temporales, Courier, Correos del Ecuador, zonas de distribución y técnicos operadores de zonas primarias que realizan ingresos y salidas de los depósitos temporales.

2.2. Los Regímenes de Importación

Se puede definir a una importación como la acción que se genera al ingreso de mercancías extranjeras al país, las mismas que deben cumplir con las formalidades y obligaciones aduaneras, cuyo tratamiento varía según el régimen de importación que aplique o haya sido declarado de acuerdo a la legislación vigente aplicable. Por consiguiente, la importación es el transporte legítimo de bienes y servicios del extranjero los mismos que son adquiridos por un país para luego ser distribuidos en su interior. Entre los Regímenes de Importación según el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones se considera:

- Art. 147. Importaciones para el Consumo
- Art. 148. Admisión Temporal para reexportación en el mismo estado

- Art. 149. Admisión temporal para el Perfeccionamiento Activo.
- Art. 150. Reposición de Mercancías con Franquicia Arancelaria.
- Art. 151. Transformación bajo el Control Aduanero.
- Art. 152. Depósito Aduanero
- Art. 153. Reimportación en el mismo estado.

Todas las personas, sean éstas naturales o jurídicas de origen ecuatoriano o extranjeras radicadas en el país pueden realizar importaciones, sujetas a una serie de procedimientos entre los que se encuentran:

- Registrarse como importador
- Registrarse en el Ministerio respectivo (depende del producto)
- Conocer el listado de productos de prohibida importación
- Cumplir las normas y reglamentos técnicos
- Realizar una declaración aduanera para nacionalizar las mercancías
- Entre otros

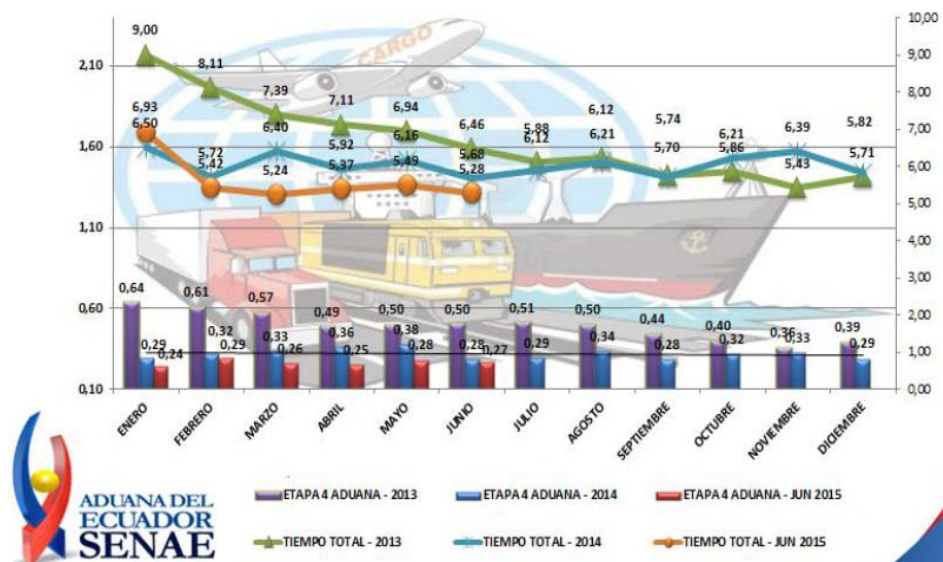
2.3. Perspectiva general del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador

En el año 2006 a pesar de la constante preocupación de la Aduana en mejorar los tiempos de nacionalización, a un importador le tomaba alrededor de 12,40 días nacionalizar su carga debido a la diversidad de trámites conexos que pausaban el proceso.

Consecuentemente para el año 2007, los tiempos de desaduanización de mercancías previo al cumplimiento de las formalidades y las respectivas obligaciones aduaneras se encontraban definidas por un lapsus de 11,47 días; el mismo que presentaba un mejoramiento gradual a la fecha, pero insuficiente. Hasta el año 2011, existía una serie de procesos manuales, entre el que destaca la presentación física de los documentos habilitantes para dar cumplimiento

a las formalidades y obligaciones de carácter aduanero, que iniciaba con el arribo del medio de transporte al puerto, donde un delegado de aduana verificaba la documentación presentada por la consolidadora de carga o la naviera. Posterior a la verificación se autorizaba el ingreso al almacén o depósito temporal para proceder con la nacionalización de las mercancías. Constatado el ingreso de las mercancías al depósito, el importador a través de su agente de aduana presentaba la Declaración a Consumo e inmediatamente ésta quedaba registrada en el Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SICE WORKFLOW), posterior a su manifestación se ingresaba físicamente los documentos que acreditaban la importación en las dependencias de la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE) en el distrito respectivo, para su continuidad al trámite según canal de aforo asignado. Concluido el proceso de verificación entre lo declarado y la carga física mediante el acto de aforo, se generaba la liquidación para el pago de los tributos a través de las entidades financieras autorizadas y con la debida presentación del comprobante de pago por parte del agente de aduana se realizaba el levante de las mercancías, así como el cumplimiento del pago tasas portuarias (almacenaje, estiba, precintos, etc.) al depósito temporal, donde el agente al contar con autorización de salida procedía a coordinar el retiro de la carga desde el depósito temporal hasta las bodegas del importador con su proveedor de transporte.

Desde la aplicación del COPCI (2010) y la ejecución del sistema informático Ecuapass (2012); como herramientas de control y facilitación al comercio exterior, se observa un decrecimiento favorable en los tiempos de nacionalización.



Fuente: Aduana del Ecuador

Elaboración: Dirección de Planificación y Control de Gestión Institucional

Gráfico 2 Tiempo total de nacionalización y de aduana

Cabe indicar que sólo el 5% del total del tiempo de despacho, es competencia directa de la Aduana, mientras que el porcentaje restante depende de los demás interventores de la cadena logística de importación.

Como parte de los objetivos centrales del SENAE, éste optó por incluir indicadores de eficacia y eficiencia en sus procesos de control especialmente lo concerniente al ingreso y salida de mercancías, medios de transporte y personas, así como también el fiel cumplimiento de las formalidades aduaneras a cargo de los OCEs.

Tabla 2 Objetivos estratégicos institucionales y estratégicos del SENA E 2016

<p>Incrementar la eficiencia y eficacia en los procesos de comercio exterior con el enfoque de ingreso y salida de mercancías, medios de transportes y personas.</p>	<p>Incrementar el control del cumplimiento de las formalidades aduaneras por parte de los operadores del comercio exterior.</p>
<ul style="list-style-type: none"> •Fortalecer la interacción pública privada en los servicios aduaneros de comercio exterior. •Implementar procesos y procedimientos aduaneros mediante el uso de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC's) •Generar y fortalecer los conocimientos y capacidades de los funcionarios aduaneros y de los OCE's. •Fortalecer los mecanismos de difusión de los procesos aduaneros a la ciudadanía. •Implementar nuevas prácticas de gestión de riesgos aduaneros Establecer mecanismos de coordinación con el COMEX respecto a la política comercial. 	<ul style="list-style-type: none"> •Fortalecer los controles aduaneros: previo, concurrente, posterior, y a operadores de comercio exterior. •Fortalecer los mecanismos tecnológicos para el cumplimiento de las formalidades aduaneras Implementar acciones de coordinación con la función judicial. •Implementar y fortalecer canales de intercambio de información entre instituciones de control

Fuente: Aduana del Ecuador

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones COPCI, Libro V, Título II (Asamblea Nacional, 2015), expresa:

Art. 104. Principios Fundamentales. - A más de los establecidos en la Constitución vigente de la República del Ecuador, serán principios fundamentales de esta normativa:

- a) Facilitación al Comercio Exterior. - Los procesos aduaneros serán rápidos, simplificados, expeditos y electrónicos, procurando el aseguramiento de la cadena logística a fin de incentivar la productividad y la competitividad nacional.

b) Control Aduanero. - En todas las operaciones de Comercio exterior se aplicarán controles precisos por medio de la gestión de riesgo, velando por el respeto al ordenamiento jurídico y por el interés fiscal.

2.4. Actores del proceso de importación de mercancías

El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones en su Libro V, Título III de la Facilitación Aduanera para el Comercio, Art. 147 dispone que: La importación para el consumo como origen aduanero por el cual las mercancías importadas desde el exterior o desde una Zona Especial de Desarrollo Económico, pueden circular libremente en el territorio aduanero, con el fin de permanecer en él de manera definitiva, posterior al pago de los correspondientes derechos e impuestos de importación, recargos y sanciones, cuando éstos se hallan generado.

Según el reglamento al Libro V, Título II del COPCI, establece que la importación para el consumo bajo el régimen de ingreso definitivo de mercancías al país, será la Dirección General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, quien establezca los procedimientos para su aplicación, por consiguiente, las mercancías ingresadas bajo esta modalidad podrán circular libremente una vez cumplida las obligaciones y formalidades aduaneras.

Con la implementación del Sistema Ecuapass, las mejoras informáticas fueron notorias en relación a la reducción de los tiempos de desconsolidación de las mercancías, donde se logró definir 5 etapas de medición dentro de las actividades de despacho de mercancía con el siguiente esquema:

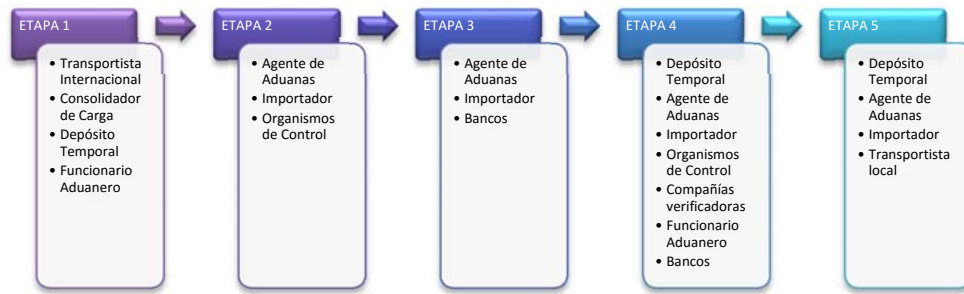


Gráfico 2 Etapas de medición Aduana del Ecuador

Desde la llegada del medio de transporte hasta su salida del depósito temporal operan diferentes actores del comercio, quienes cumplen su rol y funciones específicas para el desarrollo efectivo del proceso de nacionalización de la carga.

- Llegada del medio de transporte hasta el ingreso de la mercancía al depósito temporal.
- Ingreso al depósito temporal hasta la transmisión de la declaración aduanera de importación.
- Transmisión de la declaración aduanera de importación hasta la extinción de la obligación tributaria.
- Desde el pago de los tributos hasta su salida autorizada del almacén respectivo previa aprobación de la SENA E

2.5. Las Prácticas Aduaneras Internacionales

En el año de 1990 la Organización Mundial de Aduanas OMA, tomó como punto de partida las iniciativas de Japón y Estados Unidos, quienes empezaron a preocuparse por la medición de los tiempos en las etapas de los procesos de despacho de mercancías, donde el objetivo de este análisis estaba orientado a identificar los cuellos de botellas que se generaban

en las diversas etapas de la desconsolidación de mercancías. A través de la identificación de los tiempos perdidos y de los procesos que generaban más incidencia, se logró optimizar los recursos y reducir los costos generados por almacenaje y tiempo de despachos a los comercios locales de los productos importados.

La reducción de los tiempos de despacho de las mercancías, producto de las importaciones es absoluta responsabilidad de las Instituciones Gubernamentales, así como de los agentes privados que forman parte de la desconsolidación, pues la optimización del mismo determina el nivel de competitividad y la facilidad que presta un país para el comercio internacional, sin descuidar los controles pertinentes de las mercancías que se encuentran en pleno tránsito.

Ecuador a partir del año 2008 pasó a formar parte de la Organización Mundial de Aduanas, lo que conlleva a la institución a operar bajo una normativa y procesos aduaneros regidos internacionalmente, situación que facilita el comercio internacional entre los países miembros de esta organización. La OMA procedió a establecer una clasificación de carácter estándar denominado Sistema Amortizado de Designación y Codificación de Mercancías, donde se encuentran inmersos 177 países, las administraciones aduaneras internacionales deben ajustar sus procesos y métodos de trabajos enfocados a facilitar el comercio internacional.

2.5.1. El Despacho Anticipado aplicado en los Organismos Internacionales del Comercio

En el estudio del desarrollo del comercio internacional poseemos diversidad de Organismos que de manera directa están vinculados y poseen normativas para el

Despacho Anticipado de los cuales nuestro país es suscriptor, tales como: El Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT), la Organización Mundial del Comercio (OMC), la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), La Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), la Comunidad Andina (CAN), Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) y otras siendo éstos miembros de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

La Comunidad Andina, integrada por Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, países cuyos despachos aduaneros, poseen similitudes de procesos en el Despacho Anticipado, buscan un desarrollo sustentable, más integral y equitativo.

Adicional, el proyecto USAID de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional, emprende en la Región Andina facilidades para el Comercio Internacional desde junio del 2010 a través de Nathan Associates Inc.

El clima de negocios y la competitividad de los países andinos se ven beneficiados gracias a la asistencia técnica y de gestión de este proyecto que promueve la aplicación y adecuación de normas y procesos orientados a mejorar y simplificar la capacidad de gestión pública y a formalizar la economía, para que así el sector privado pueda acceder en mejores condiciones a los mercados internacionales.

2.5.1.1. Operador Económico Autorizado y seguridad en la cadena logística de suministros

Diferentes países como Estados Unidos, Canadá, la Unión Europea, Israel, México, Colombia, Ecuador, Perú, República Dominicana, entre otros, ante la necesidad de reforzar la cadena logística internacional de suministros, han tomado la acertada decisión de adoptar medidas que garanticen despachos libres de fines ilícitos sin ser objeto de controles minuciosos que obstaculicen el libre proceso

comercial. Por ello, es necesario el reconocimiento mutuo entre países integrados los cuales obtendrán un perfil de riesgo bajo ante el ingreso de mercancías al territorio de ese país, para regular este entorno la OMA emitió un conjunto de directrices basadas en dos pilares fundamentales, relación entre Aduanas y la relación Aduana - empresas, por medio de la obtención de la certificación como Operador Económico Autorizado (OEA).

Si se logra mantener una cadena de suministros compuesta (exportadores, importadores, despachadores de aduana, transportistas, concesionarios, empresas consolidadoras, Courier, líneas aéreas y marítimas de carga) se garantizará una cadena logística segura libre de contrabando y narcotráfico. Según el Marco de Normas para la Seguridad y Facilitación del Comercio (Organización Mundial de Aduanas OMA, 2012) manifiesta que: *“Si las aduanas pueden confiar en sus socios comerciales para evaluar y resolver las amenazas que enfrenta su propia cadena logística, se reduce el riesgo que éstas enfrentan. Por lo tanto, las empresas que demuestran intención de mejorar la cadena logística se beneficiarán. Reducir los riesgos ayuda a las aduanas a cumplir con sus funciones de seguridad y a facilitar el comercio legítimo.”* Lo que conllevaría a la aplicación de aforo por medios no intrusivos que no generen re-procesos de desembalaje y embalaje de carga en puerto.

Tal y como se manifestó en la justificación del problema, en el mercado internacional se compite por centavos y estos re-procesos disminuyen la competitividad y perjudican la rentabilidad de quienes operan en el comercio internacional.

El Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador SENAE al momento cuenta con tres empresas calificadas como Operador Económico Autorizado (OEA), quienes en su calidad de exportadores han cumplido una serie de Requisitos Generales y de Seguridad establecidos en la Resolución SENAE-DGN-2015-0720-RE del 4 de septiembre de 2015.



Ilustración 4 Reconocimiento OEA Ecuador

Este programa gratuito y voluntario busca reforzar la cadena logística mediante el fortalecimiento de sus Operadores de Comercio, presentándose éstos como ejecutores seguros y confiables, garantizando la seguridad en sus procesos y operaciones comerciales nacionales e internacionales.

El Programa Operador Económico Autorizado, OEA otorga a las empresas certificadas mayor facilitación en los trámites aduaneros, reconocimiento por

entidades nacionales, firmas de acuerdo de reconocimiento mutuo con las Aduanas de otros países, atención personalizada y permanente de la Dirección de la OEA.



Ilustración 5 Cadena Operador Logístico Autorizado

2.6. Despacho Anticipado

2.6.1. Despacho Anticipado de la CAN

La multifacética figura del despacho anticipado en la Comunidad Andina es ejemplo clave del esfuerzo de sus países miembros por mejorar la eficiencia en los tiempos de despacho de sus aduanas frente al congestionamiento y saturación de las mismas.

Cabe resaltar que Bolivia cuenta con potestad aduanera en los puertos chilenos de Arica y Antofagasta como consecuencia del Tratado de 1904 ante la ausencia de acceso al mar. Ausente de estructura aduanera completa, cuenta con sus propias autoridades quienes representan a la Aduana Nacional Boliviana en territorio chileno, encargadas de aprobar la documentación vinculante de sus cargas en el país vecino. Según el Decreto 1443, (2012), introduce un nuevo enfoque de despacho bajo la

modalidad de Despacho Anticipado con el fin de descongestionar las aduanas interiores y dar celeridad en los procesos de nacionalización.

Tabla 3 Esquema comparativo entre países sobre el Despacho anticipado

RELACION A:	ECUADOR/SENAE		PERÚ/SUNAT		COLOMBIA/DIAN	
	DESPACHO ANTICIPADO	DESPACHO ADUANERO	DESPACHO ANTICIPADO	DESPACHO EXCEPCIONAL	DESADUANAMIENTO O DE MANERA ANTICIPADA	DESPACHO NORMAL
<i>Plazos para la presentación de la declaración</i>	Hasta 15 días calendarios antes del arribo del medio de transporte.	Hasta 30 días calendarios posteriores al arribo del medio de transporte.	Antes del arribo del medio de transporte	Después del arribo del medio de transporte	Hasta 15 días calendarios antes del arribo del medio de transporte	Hasta 5 días después del arribo del medio de transporte
<i>Pago de Tributos</i>	Pago efectivo y pago garantizado	Pago efectivo y pago garantizado	Con garantía y sin garantía hasta el término de la descarga	Con garantía y sin garantía hasta la fecha de numeración de la declaración.	Declaración consolidada de pagos	Pago diferido o consolidado
<i>Asignación de Canal de Aforo</i>	Antes del arribo del medio de transporte	Durante la permanencia de la mercancía en el depósito temporal	Antes del arribo del medio de transporte	Durante la permanencia de la mercancía en el depósito temporal	Antes del arribo del medio de transporte	Durante la permanencia de la mercancía en el depósito temporal
<i>Levante de la mercancía</i>	Aforo Automático. A la llegada del medio de transporte y confirmado los pesos y pago de tributos	Durante la permanencia de la mercancía en el depósito temporal	Canal verde. A la llegada del medio de transporte	Durante la permanencia de la mercancía en el depósito temporal	Levante automático. Cierre a más tardar al día siguiente que se comisione al aforador.	Hasta 5 días después del arribo del medio de transporte
<i>Revisión documentaria y del levante</i>	Por medios informáticos antes del arribo del medio de transporte.	Por medios informáticos al arribo de la carga.	Cuando se presentas a Revisión Documental antes del arribo del transporte y el levante a la llegada.	Durante la permanencia de la mercancía en el depósito temporal	Mediante sistemas informáticos el aforador accede a los documentos de soporte antes del arribo del transporte.	Mediante sistemas informáticos el aforador accede a los documentos de soporte, y sus excepciones en caso de contingencia
<i>Nivel de Tolerancia en Peso permitido</i>	.+/- 10 % del peso manifestado	.+/- 10 % del peso manifestado	Realizado el ingreso al almacén se procede con la actualización de pesos a fin de completar el despacho.	Los establecidos en la Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo 1053 y su Reglamento Aprobado por decreto supremo 010-2009-EF.	.+/- 5 % del peso declarado	.+/- 5 % del peso declarado
<i>Regularización del Despacho</i>	Presentación de Declaración correctiva durante el control hasta 24 horas posteriores a su observación/notificación	Presentación de Declaración correctiva durante el control hasta 24 horas posteriores a su observación/notificación	Dentro del plazo de 15 días calendarios siguientes a la fecha del término de descarga	No requiere regularización	Corregidas hasta antes de la salida de las mercancías del lugar de arribo.	Corregidas hasta antes de la salida de las mercancías del lugar de arribo.
<i>Base Legal</i>	Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones Libro V y su Reglamento. Decreto Ejecutivo 651	Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones Libro V y su Reglamento. Decreto Ejecutivo 651	Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo 1053 y su Reglamento Aprobado por decreto supremo 010-2009-EF.	Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo 1053 y su Reglamento Aprobado por decreto supremo 010-2009-EF.	Estatuto Aduanero publicado el 29 de Mayo de 2013	Estatuto Aduanero publicado el 29 de Mayo de 2013

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

Del cuadro que antecede se puede resaltar que, la formalidad de Despacho Anticipado aplicado en Perú, favorece considerablemente el tiempo de nacionalización cumpliendo con pocos procedimientos establecidos en la norma, favoreciendo al importador con la omisión de ingreso de las mercancías a un depósito temporal puesto que el levante es otorgado directamente en el puerto sin que esto repercuta en costos de almacenaje, sobreestadía, manipuleo de la carga, etc.

Siendo el promedio para el levante de mercancías en los canales de aforo verde y naranja (03) horas, donde el importador se ve beneficiado al disponer de forma inmediata de sus mercancías, incrementando sus oportunidades de negocio frente a sus competidores.

2.6.2. Despacho Anticipado en el Ecuador

Basado en el *Manual Específico para el Despacho Anticipado* (Aduana del Ecuador, 2014) se lo considera como el inicio del procedimiento administrativo previo a la llegada del medio de transporte en el que arriban las diversas mercancías al país, mediante la transmisión de la declaración aduanera de importación (DAI), cuya finalidad es la de adelantar todo el proceso administrativo que encierra el despacho de la misma, reduciendo así del tiempo total de nacionalización. (Aduana del Ecuador, 2012).

2.6.2.1. Requisitos

- El sujeto pasivo debe contar con el número de carga proporcionado por el transportista efectivo o formal.
- Se debe transmitir la declaración de importación con todos los documentos de soporte, así como de acompañamiento, sean éstos de forma electrónica o digital.
- Una vez efectuada la transmisión de la DAI, se debe proceder al pago de la liquidación con el fin de iniciar el proceso de aforo automático, documental, físico intrusivo y no intrusivo según cual fuera el caso.

Este tipo de procedimiento no necesita de registro o autorización adicional por parte de SENA E para poder acogerse a este beneficio. Cuando las mercancías

transmitidas bajo la modalidad de despacho anticipado no han llegado al país en la fecha establecida o se encuentra de manera incorrecta manifestada por la consolidadora, se debe proceder a la comunicación por parte del declarante para tomar acciones posteriores a la misma, entre las que se puede mencionar:

- La prioridad de solicitar de forma inmediata el rechazo de la DAI acorde al Manual de correcciones, sustitución y rechazo de la respectiva declaración aduanera de importación.
- En el caso de que la mercadería arribe desde un viaje distinto al previsto, es necesario proceder a solicitar de forma inmediata la respectiva corrección del número de carga o asignación de uno nuevo previo a la llegada del medio de transporte sin que éste se encuentre vinculado a una declaración de importación.

El despacho anticipado es un mecanismo a través del cual el importador puede disponer de sus mercancías en un mínimo tiempo, cada vez que logre iniciar el proceso de entrega de documentos y el respectivo pago de tributos sin esperar que la mercancía llegue al país, es decir se estima reducir al mínimo los tiempos de desaduanización y por ende los costos que éstos implican.

Entre los actores que figuran dentro de este proceso, se encuentran:

- Importador
- Almacén temporal
- Líneas de transporte internacional
- Agencias de cargas
- Consolidadoras de carga
- Funcionarios aduaneros
- Agente afianzado de aduana

2.6.2.2. *Procedimiento del despacho anticipado*

El normar el proceso de despacho anticipado implica una colaboración plena de todos los operadores de comercio exterior, el proceso requiere los mismos pasos de una importación a consumo normal, con la diferencia que en el momento de la desaduanización de las mercancías los tiempos son reducidos al mínimo, una vez cumplidos los siguientes parámetros:

- Las líneas de transporte o agentes de carga local logren transmitir en el sistema Ecuapass la información de manera oportuna, cumpliendo con los plazos y condiciones establecidas para el mismo.
- Es necesario que el Agente de aduana transmita y presente la debida Declaración Aduanera de manera anticipada al arribo del medio de transporte.
- El Almacén Temporal de descargue deberá registrar oportunamente el ingreso de la mercancía al mismo, donde la correcta y oportuna coordinación con el importador se dé fiel cumplimiento a lo establecido.
- Atender y retirar las mercancías previo al pago de los tributos al comercio exterior.

Como señala la Decisión 671 de la CAN (Armonización de Regímenes Aduaneros) al momento sus miembros no están amparados por el Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Protocolo de Enmienda del Convenio de Kioto, Revisado de 1999) pero resalta que varias de sus normas y prácticas han sido tomadas en consideración para la legislación comunitaria y nacional de sus miembros.

Los países miembros pueden acondicionar su legislación nacional expuesta en la presente Decisión, existiendo un alto grado de semejanza en las formalidades aduaneras vigentes.

El convenio de Kioto, referente a la armonización de los procedimientos aduaneros y específicamente en la parte del Anexo A del capítulo 1 expone la obligación del transportista; así también la relación con el Código Aduanero del Mercosur, particularmente manifiesta la declaración de llegada; y que conjuntamente con el artículo 35 del reglamento del COPCI, se ajusta e informa acerca de las correcciones al manifiesto de carga que es equivalente a una declaración general de llegada y el transportista es el responsable por estos errores operativos y que los reversos (documentales) en casos de controles posteriores o los generados por aforos físicos generan malestar en el sujeto pasivo.

2.6.3. El Control Aduanero

El control aduanero es el conjunto de medidas que buscan asegurar el ejecútese de las leyes o reglamentos de responsabilidad y competencia de las aduanas basado en la cooperación mutua y mediante la aplicación de mecanismos modernos de gestión de riesgo.

Es considerable identificar que la OMA y la CAN expresan que las Aduanas ejercerán control aduanero también para las mercancías de prohibida importación o de índole sanitario que son reguladas por las instituciones competentes de cada país. (Comunidad Andina, 2012)

Este tipo de control es aplicable en la entrada, permanencia, traslado, circulación, almacenamiento, salida de mercancías, unidades de carga, medios de transporte, ejecutores que intervienen en las operaciones de comercio exterior, desde o hacia el territorio nacional.

Según la Decisión 574 de la CAN el control aduanero se clasificaba en tres categorías a detallar:

- a) *Según momento del Control:* Toma como referencia la declaración aduanera, documento mediante el cual los operadores de comercio exterior solicitan el destino aduanero y posterior autorización del levante (retiro) o embarque de mercancías.
- b) *Según Régimen Aduanero:* Se clasificará acorde a los regímenes de los países miembros, el control aduanero a través de ellos.
- c) *Según Tipo de Obligación:* Se divide en obligaciones tributarias y para tributarias, en la primera ejerce el control mediante la extinción de la obligación tributaria mientras que en las para tributarias, hace uso de su control a través de la exigibilidad de documentos de control previo que se requieren en el despacho aduanero.

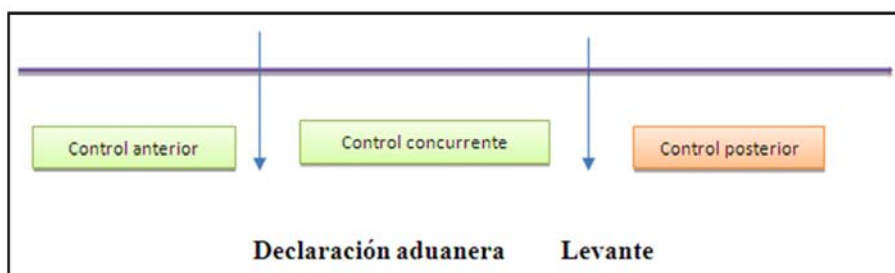


Ilustración 6 Etapas del Control Aduanero

Tomando como relación el incremento de las operaciones comerciales, la Comunidad Andina sustituye la Decisión 574 – Régimen Andino sobre Control Aduanero, por la Decisión 778 (Comunidad Andina, 2012), la misma que contempla la aplicación inmediata y oportuna de controles de inteligencia en la gestión de riesgo a todos los actores del comercio exterior, para lo cual se faculta a los países integrantes la utilización de las técnicas de gestión, las mismas que se encuentran fundamentadas en el análisis idóneo y sistemático de los antecedentes, así como de la información receptada a través de una operadora de comercio exterior, del mismo modo, se incluye al conjunto de operaciones que cubren el sector económico o considerados sectores de riesgos debidamente identificados.

En base a aquello se puede mencionar que la Decisión 778, (Comunidad Andina, 2012), permite el *aseguramiento de pleno cumplimiento de la Legislación Aduanera* y es complementada por el Ecuador con el Art. 144 del COPCI, libro V, Título II, Capítulo VI que hace referencia a los actores que intervienen en las operaciones de Comercio Exterior, para poder ejercer un control aduanero efectivo y dar un completo cumplimiento, teniendo como base los artículos antes mencionados y la colaboración del personal adecuado para dichas acciones, la tecnología requerida y la debida capacitación logística aduanera. (Asamblea Nacional, 2015)

Según lo dispuesto por el Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, Libro V del COPCI, Capítulo VI, Sección I, expresa:

Art. 101.- Controles aplicables a los Operadores del Comercio Exterior (OCE's).-El Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, podrá realizar controles a todos los operadores de Comercio Exterior, incluidos los Agentes de Aduana y

Operadores Económicos Autorizados, y todas las personas que directa o indirectamente están relacionados al tráfico internacional de mercancías, con la finalidad de verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Código de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), este Reglamento y demás disposiciones administrativas emitidas por el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador; en relación a su actividad, a la concesión, a la autorización o al permiso de operación otorgado por la Autoridad Aduanera. (Aduanas del Ecuador, 2012)

2.6.3.1. Control previo o anterior

El control anterior es muy necesario e importante al momento de determinar la legitimidad o el impacto que genera la importación de algún bien, éste se inicia tras la existencia de algún documento que implique que la mercadería se destina a un régimen u operación aduanera, como por ejemplo el manifiesto de la carga, la declaración previa, entre otros. Este tipo de control es efectuado por medio de los departamentos debidamente autorizados y capacitados, en este caso por parte de funcionarios del Departamento de Intervenciones del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador.

Según el contenido del Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, cuyo contenido se encuentra amparado en el Libro V del COPCI, Capítulo V, expresa:

Art. 102.- **Control Anterior.** - Es el control ejercido por la administración aduanera antes de la presentación de la Declaración Aduanera de mercancías. Comprende acciones de Inspección o Investigación directa sobre Operadores de Comercio exterior y mercancías seleccionadas a través del sistema de perfiles

de riesgo o coordinadas entre la administración aduanera y otras instituciones encargadas del control previo a la importación de mercancías.

2.6.3.2. *Control concurrente o durante el despacho*

Este tipo de control se lo realiza desde que la mercadería es puesta a disposición de la autoridad aduanera, hasta la debida autorización del retiro o embarque de las mercaderías. Ante aquello es primordial el tipo de aforo que se realice o la inspección que se aplique a las declaraciones que son transmitidas electrónicamente a la aduana, sea éste un aforo físico, documental o electrónico, tomando en consideración como prioridad el nivel de riesgo de las declaraciones lo que implica la acción correcta a tomar por parte de los organismos de control.

Es criterio de las autoridades aduaneras y por medio de la revisión de su perfil aduanero que se utilicen las distintas fases de análisis de riesgo en la elección de las acciones de control a seguir, por lo que se podría autorizar el aforo y levante directo de las mercaderías sin que éstas sean sometidas a comprobación documental o física de la misma.

Según el Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del COPCI, Capítulo VI, Sección I:

Art. 103.- **Control Concurrente.** - Es el control ejercido por la Administración Aduanera desde el momento de la presentación de la Declaración Aduanera y hasta el momento del levante o el embarque de las mercancías hacia el exterior. Comprende un conjunto de acciones de control

e investigación que se realicen sobre los operadores de comercio exterior y sobre las mercancías seleccionadas a través del sistema de perfiles de riesgos.

2.6.3.3. Control posterior

Control aduanero posterior al levante o embarque de las mercaderías, es decir que este proceso se lleva a cabo mediante acciones de carácter general, sobre determinados grupos de riesgo o en sectores económicos sensibles del país, entendiéndose como éstos a operadores de comercio exterior ante ciertas clases de mercancías proveniente de determinados países.

Las acciones del control posterior se realizan sobre el manifiesto de carga, documentos comerciales, contables y bancarios relacionados a una operación específica, lo que permitieron la verificación con exactitud de los datos o información declarada y el fiel cumplimiento de los requisitos.

Según el Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del COPCI, Capítulo V, Sección I: Art. 104.- **Control Posterior.** - Corresponde a todas las acciones de verificación de declaraciones aduaneras o de investigación que se inicia a partir del levante o embarque de mercancías hacia el exterior despachadas para un determinado régimen aduanero.

2.6.3.4. Tipos de Aforo en el Despacho Anticipado

El operador de comercio exterior está sujeto al cumplimiento de las obligaciones establecidas en el COPCI, en el cual se tipifica las acciones de control al hecho generador de la obligación tributaria aduanera a las que son

sometidas por la administración desde el momento de la presentación de la declaración aduanera antes de la llegada de la mercancía al territorio nacional hasta su levante, normado como Control Concurrente.



Gráfico 3 Canales de Aforo

2.7. Ventajas y desventajas despacho anticipado

2.7.1. Ventajas del despacho anticipado.

- Los Importadores sin considerar el volumen de sus cargas, pueden utilizar el despacho anticipado de la mercadería cumpliendo los pocos requisitos establecidos en las normas.

- Otorga al sujeto pasivo ventajas sustanciales a su negocio gracias a la disminución de costos operativos en el proceso de importación.
- Permite al importador contar en menor tiempo de su carga para su uso o comercialización.
- Mayor prestigio comercial frente a sus competidores y clientes.
- Permite mayor agilidad en el manejo logístico de la mercadería.
- Creado como mecanismo de facilitación al comercio exterior y de simplificación de procesos aduaneros.

2.7.2. Desventajas del despacho anticipado.

- Que el importador realice declaraciones sin haber revisado si éstas eran de prohibida o restringida importación.
- En las operaciones marítimas, la no revisión del conocimiento de embarque o repercute y retrasa el proceso de nacionalización generando la figura de faltantes o sobrantes y diferencia de pesos, las mismas que para ser subsanadas requieren de un proceso de inspección posterior a su observación, generando costos adicionales de almacenaje, desestiba, stand by de transporte, es decir quebranta el objetivo por el cual el despacho anticipado fue utilizado.

2.8. MARCO LEGAL

2.8.1. BOLETÍN DE ADUANA DE DESPACHO ANTICIPADO 178-2013

1) El sistema informático Ecuapass determina el despacho anticipado cuando la declaración Aduanera de Importación (DAI) es transmitida previo a la llegada del medio de transporte por lo que no necesita ningún registro adicional para acogerse a este beneficio.

2) El técnico operador de aforo físico, documental y/o universal de las Direcciones de Despacho no registrarán observaciones relacionadas con la falta de registro de ingreso de mercancías para la modalidad descrita en el presente documento.

3) El declarante debe registrar en la declaración de importación los documentos electrónicos y digitalizados tanto de soporte como de acompañamiento, los cuales son suficientes para la revisión documental por parte del servidor aduanero del Distrito correspondiente, sin perjuicio de las observaciones que puedan surgir en el acto de aforo.

4) Para acogerse a esta modalidad de despacho el declarante debe transmitir la Declaración Aduanera de Importación por medio de la Opción Declaración de Importación del Portal Ecuapass (Trámites Operativos > 1.1 Elaboración de e-Doc. Operativo > 1.1.1 Documentos Electrónicos > Declaración de Importación) o realizar el envío del Documento Electrónico por medio de su sistema propio, previo a la llegada del medio de transporte en la que arriba la mercancía declarada.

5) En el caso de que las declaraciones aduaneras de importación (DAI) que hayan sido transmitidas bajo la modalidad de despacho anticipado y cuya carga no haya arribado al país en la fecha prevista, debe ser comunicado por parte del declarante con el fin tomar una de las siguientes acciones:

5.1) Si la mercancía no va a arribar definitivamente al país debe solicitar el rechazo de la DAI según el “Manual específico para la corrección, sustitución y rechazo de declaración aduanera de importación (DAI)”

5.2) Si la mercancía arriba en un viaje distinto al previsto, continuará con el proceso de Aforo y posterior a la llegada del medio de transporte se debe solicitar la corrección del número de carga conforme lo indicado en el “Manual específico para la corrección, sustitución y rechazo de declaración aduanera de importación (DAI)”.

6) Para efectos operativos se denomina Pre-Aforo al inicio del acto de aforo contemplado en el art. 140 del Código Orgánico de Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) para los casos en que la mercancía no tenga registrado el ingreso al depósito cuando la DAI haya sido asignada a un funcionario aduanero y la liquidación inicial se encuentre pagada o garantizada, el cual culmina con la comprobación documental de la DAI. Una vez que la mercancía ingresa al depósito temporal el técnico operador de aforo físico, documental o universal continúa el acto de aforo, según la modalidad asignada según el perfilador de riesgo.

7) El sistema informático Ecuapass, al momento de registrar el ingreso al depósito temporal, envía automáticamente un correo electrónico al funcionario asignado para la atención de la DAI quien tendrá que continuar, inmediatamente, el proceso de aforo conforme los manuales específicos según su modalidad expedidos para el efecto.

8) Para el cálculo tributos de mercancías que se encuentren dentro del Sistema Andino de Franja Precios (SAFP) se toma en consideración como fecha de llegada la misma que la transmisión de la DAI. (Servicios de Aduana del Ecuador, 2012)

2.8.2. BOLETÍN MANUAL ESPECÍFICO PARA EL DESPACHO ANTICIPADO 293-2014

Se comunica a los Operadores de Comercio Exterior que mediante **Resolución Nro. SENAE-DGN-2014-0570-RE** del 19 de septiembre de 2014, se ha expedido el documento "SENAE-MEE-2-2-025-V1 MANUAL ESPECÍFICO PARA EL DESPACHO ANTICIPADO", para lo cual, ponemos a su consideración la ruta en donde puede ser descargada el referido documento: www.aduana.gob.ec > Procedimientos > Para OCEs Despacho-Importación>Declaración de Importación> Manuales y Guías. El objetivo del Manual es describir en forma sencilla, ordenada y

simplificada el procedimiento a seguir para aplicar el beneficio de despacho anticipado en la transmisión de la Declaración Aduanera de Importación (DAI).

2.8.3. Resolución Nro. SENAE-DGN-2015-0077-RE, Reforma a la Resolución SENAE-DGN-2012-0432-RE Mediante la cual se expidió las regulaciones para el rechazo de la Declaración Aduanera en el Sistema informático Ecuapass.

Artículo 1: Elimínese del artículo 1 la palabra “*escrita*”.

Artículo 2: Agréguese a continuación del literal g) lo siguiente: “h) Cuando transmitida la declaración aduanera, se determine por parte de la Dirección Distrital correspondiente que la exportación no fue realizada.”.

Artículo 3: Modifíquese en el segundo inciso del artículo 3 la frase “*agente de aduana*” por la siguiente: “*declarante*”.

También modifíquese la siguiente frase del tercer inciso del mismo artículo: “De realizarse la solicitud por la causal e) y f) no se aplicará sanción alguna.”; por la siguiente: “De realizarse la solicitud por la causal e), f), g) y h) no se aplicará sanción alguna.”.

Artículo 4: Reemplácese el artículo 5 por el siguiente: “**Artículo 5.- Rechazo de Oficio.** - El rechazo de oficio de las declaraciones aduaneras operará en los siguientes casos:

a) En aplicación del literal d) establecido en el artículo 2.

b) Cuando haya transcurrido el plazo de 30 días calendario desde la transmisión de la declaración aduanera de importación sin que la mercancía haya llegado al territorio nacional.

c) Para las declaraciones aduaneras de exportación, una vez transcurrido el plazo indicado en el artículo 66 del Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del COPCI, sin que se haya asociado documento de transporte a las mismas y las mercancías no tengan registro de ingreso a una zona primaria.

En el caso del rechazo de la declaración aduanera de importación señalado en el literal a) Del presente artículo, se considerará el cobro de una multa por falta reglamentaria, siempre que la misma se encuentre estipulada en las regulaciones establecidas según sea el caso; para el literal b), Se impondrá al declarante una multa por falta reglamentaria; y, en el caso del literal c) No habrá lugar a imposición de multa.”

CAPÍTULO III

3. MARCO METODOLÓGICO

3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Tomando en consideración el propósito de este trabajo investigativo, se consideró la aplicación de varios tipos de investigación, las mismas que facilitaron el levantamiento de los datos que permitirán comprobar la eficiencia de los Procesos de Desconsolidación de Contenedores del Puerto Marítimo de Guayaquil y en qué medida incidieron en el retraso de la nacionalización bajo el Régimen de Importación a Consumo.

La investigación exploratoria favoreció el estudio del problema que ha sido poco investigado, indagando fenómenos relativamente desconocidos, intuyendo desde una perspectiva innovadora mediante etapas en los análisis de los procesos de desconsolidación, a través de éste estudio, se reconoció las bases donde han radicado los errores dentro de la cadena logística y se recabó información para un futuro tecnificar y desarrollar la segmentación de este proyecto.

El resultado es exploratorio; porque ofreció una base conceptual y metodológica para seguir desarrollando nuevas investigaciones que ayuden en un futuro a lograr nuevos objetivos y metas con la suficiente confianza, utilidad y validez.

La investigación descriptiva permitió analizar cada uno de los procesos, determinando el flujo de los mismos, así como la responsabilidad de sus elementos que permiten el fiel cumplimiento de las etapas administrativas amparadas en la conducción, presentación y puesta de la mercadería ante la Aduana.

3.2. Enfoque de la Investigación

El enfoque que pretende mantener el proceso investigativo es de carácter cuantitativo, ya que se enfoca en el número de declaraciones aduaneras a consumo normales y bajo la aplicación del despacho anticipado en el año 2015 del primer distrito, total de los procesos sancionatorios asignados por el envío tardío del manifiesto de importación. Por lo que el rol del investigador fue fundamental en el análisis de los procesos de Desconsolidación de Contenedores del Puerto Marítimo de Guayaquil, lo que permitió cumplir con una serie de requisitos informativos que facilitaron la labor de control económico y de revisión pasiva que realizó el SENA E.

3.3. Técnica de investigación

Para el levantamiento de información se utilizaron diferentes técnicas y herramientas investigativas, las mismas que facilitaron la recolección de datos y determinaron la importancia que tiene la información proporcionada por el transportista en los procesos de Desconsolidación de Contenedores del Puerto Marítimo de Guayaquil, los mismos que determinaron la agilidad y eficacia en la nacionalización de mercadería bajo el Régimen de Importación a Consumo.

- **La Encuesta:** Se aplicó una encuesta a los Agentes de Aduana y a las Consolidadoras de Carga.
- **La Entrevista:** Se realizó una serie de entrevistas a expertos en términos aduaneros que prestan sus servicios en el SENA E.
- **La Observación:** Por medio de la observación se identificó cada uno de los procesos que se realizaron para la revisión física, documental y automática de la mercadería, así como la verificación de pesos fraccionados y su publicación definitiva.

3.4. Población y muestra

3.4.1. Características de la Población

Según lo estipulado por el Código al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, Libro V, Capítulo V, Art. 196 De las Competencias (Asamblea Nacional, 2015), Los Agentes de Aduana son personas naturales o jurídicas autorizadas por el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, para realizar las gestiones relacionadas al despacho de las mercancías, siendo responsables solidarios de la obligación tributaria aduanera, firma de declaración aduanera y que están obligados a facturar por sus servicios. Los Agentes de Aduana tienen carácter de fedatarios de la función pública y sus auxiliares están sujetos a los controles respectivos realizados por la Autoridad Aduanera. Actualmente en Ecuador existen 293 Agentes de Aduana legalmente autorizados para realizar actividades en las formas y condiciones que establezca el COPCI (Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, 2015).

Las empresas Consolidadoras de Carga son operadores autorizados por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, quienes bajo su responsabilidad realizan el transporte de carga agrupada de uno o varios consignatarios. Actualmente en Ecuador existen 134 Consolidadoras de carga legalmente autorizados para realizar actividades en las formas y condiciones que establezca el SENA E (Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, 2015).

3.4.2. Tamaño de la muestra

3.4.2.1. Muestra

Tomando en consideración que la muestra es finita, se precisa estimar la misma por medio de la siguiente fórmula.

Dónde:

Cuadro - Fórmula finita para Agentes de Aduana radicados en el Primer Distrito – Gye.

SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN
n	Tamaño de la muestra.
N	Tamaño de la población
p	Posibilidad de que ocurra un evento, p = 0,5
q	Posibilidad de no ocurrencia de un evento, q = 0,5
E	Error, se considera el 5%; E = 0,05
Z	Nivel de confianza, que para el 95%, Z = 1,96

$$n = \frac{N * p * q}{\frac{(N - 1)E^2}{Z^2} + p * q}$$

$$n = \frac{293 * 0,5 * 0,5}{\frac{(293 - 1)0,05^2}{1,96^2} + (0,5 * 0,5)}$$

$$n = \frac{73,25}{\frac{(292)(0,0025)}{3,8416} + 0,25}$$

$$n = \frac{73,25}{\frac{0,73}{3,8416} + 0,25}$$

$$n = \frac{73,25}{0,1900 + 0,25}$$

$$n = \frac{73,25}{0,440024}$$

$$n = 166 \text{ Agentes de Aduana}$$

Los resultados obtenidos por medio del cálculo de la fórmula finita denotaron una muestra poblacional a ser utilizada de 166 Agentes de Aduana.

Cuadro - Fórmula finita para Consolidadoras de Carga a Nivel Nacional.

$$n = \frac{134 * 0,5 * 0,5}{\frac{(134 - 1)0,05^2}{1,96^2} + (0,5 * 0,5)}$$

$$n = \frac{33,50}{\frac{(133)(0,0025)}{3,8416} + 0,25}$$

$$n = \frac{33,50}{\frac{0,3325}{3,8416} + 0,25}$$

$$n = \frac{33,50}{0,086552 + 0,25}$$

$$n = \frac{33,50}{0,336552}$$

$n = 99$ Consolidadoras de Carga

Los resultados obtenidos por medio del cálculo de la fórmula finita denotaron una muestra poblacional a ser utilizada de 99 Consolidadoras de carga.

3.5. Análisis de resultados

3.5.1. A los Agentes de Aduanas

De la muestra obtenida se ha realizado encuestas a 166 Agentes de Aduana registrados.

1. Favor seleccionar al grupo al que pertenece en base al número de transmisiones de DAI realizadas mensualmente.

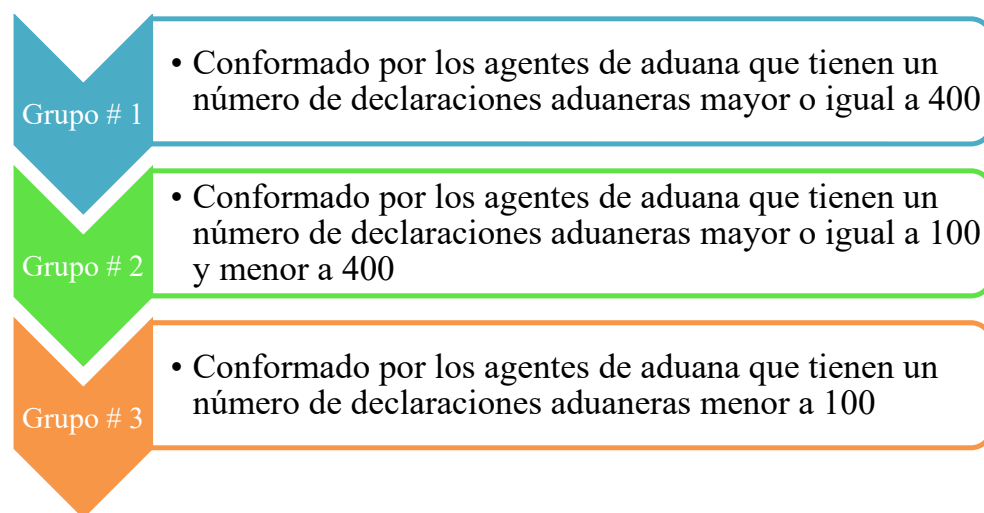
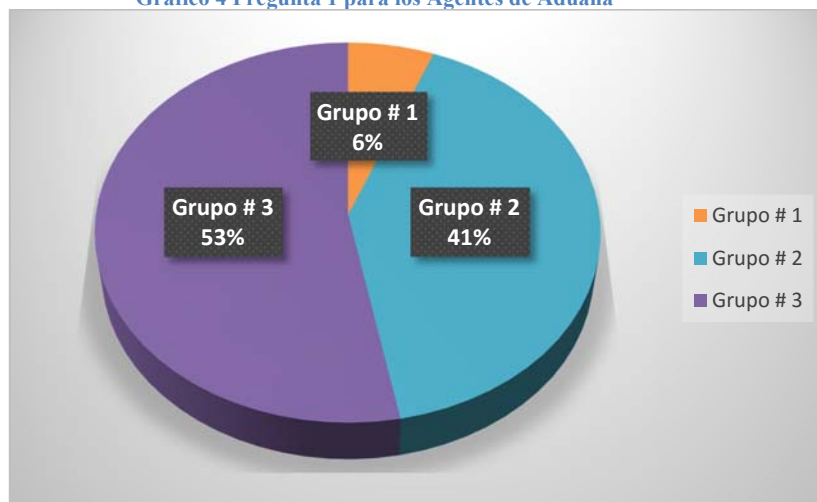


Gráfico 4 Pregunta 1 para los Agentes de Aduana

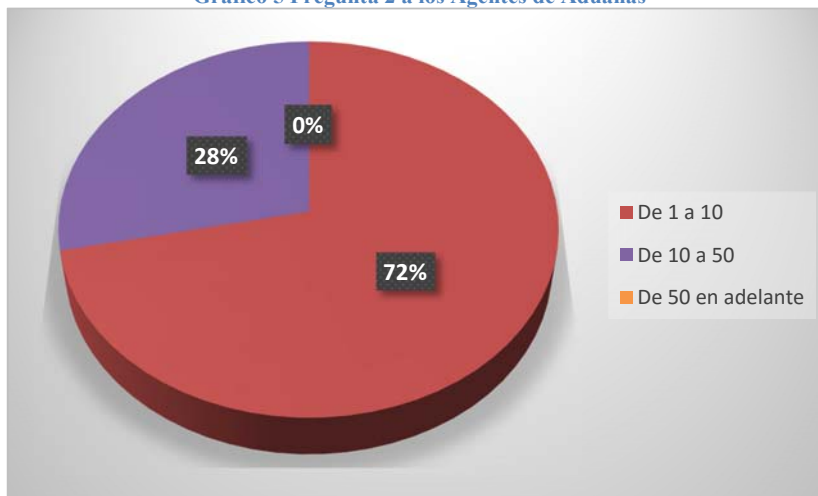


Fuente: Encuestas

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

2. Del total de sus transmisiones, ¿Cuántas de ellas fueron declaraciones aduaneras de importación bajo modalidad de despacho anticipado en carga suelta?

Gráfico 5 Pregunta 2 a los Agentes de Aduanas

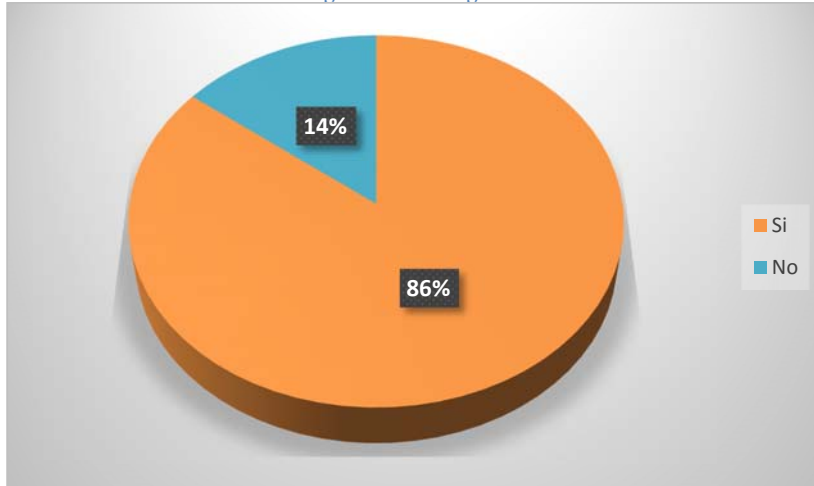


Fuente: Encuestas

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

3. ¿Cree usted que el despacho anticipado es un proceso adecuado para agilizar los trámites aduaneros?

Gráfico 6 Pregunta 3 a los Agentes de Aduanas

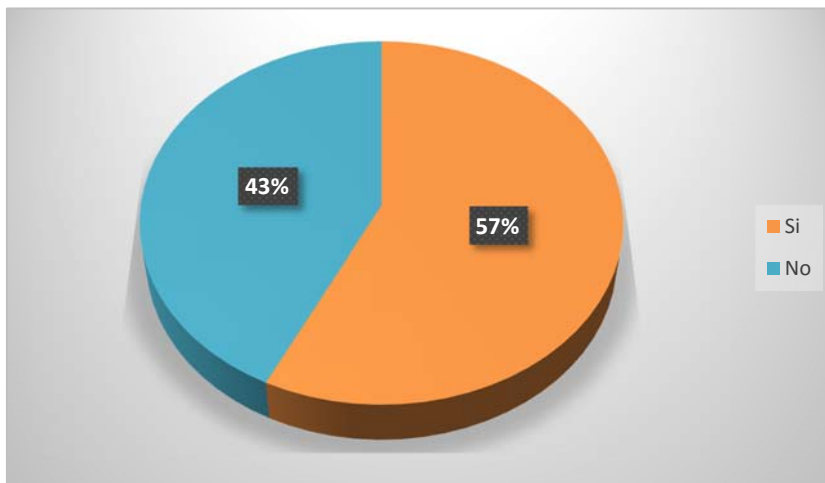


Fuente: Encuestas

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

4. Producto de la aplicación del despacho anticipado, ¿ha presentado inconvenientes en nacionalización de sus cargas?

Gráfico 7 Pregunta 4 a los Agentes de Aduanas

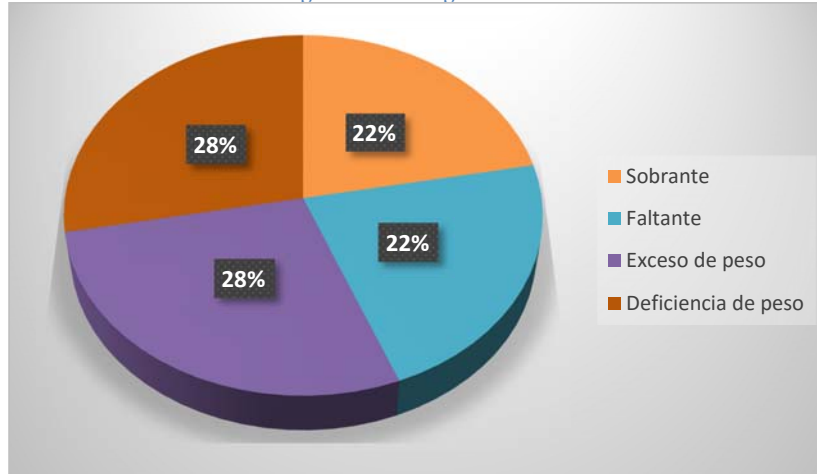


Fuente: Encuestas

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

5. Favor seleccione las causales en el retraso de la nacionalización presentadas en el despacho anticipado.

Gráfico 8 Pregunta 5 a los Agentes de Aduanas

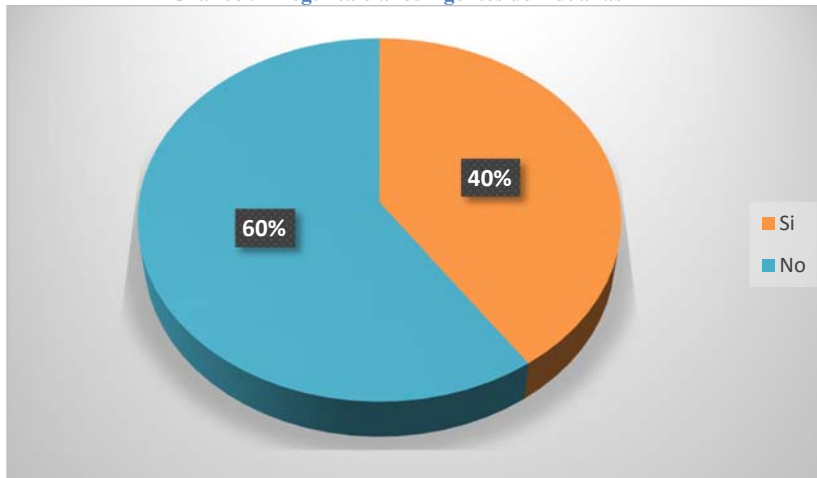


Fuente: Encuestas

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

6. ¿Cómo responsable solidario del sujeto pasivo, se ha visto usted afectado en un proceso de *Rechazo de DAI* presentadas en un despacho anticipado?

Gráfico 9 Pregunta 6 a los Agentes de Aduanas

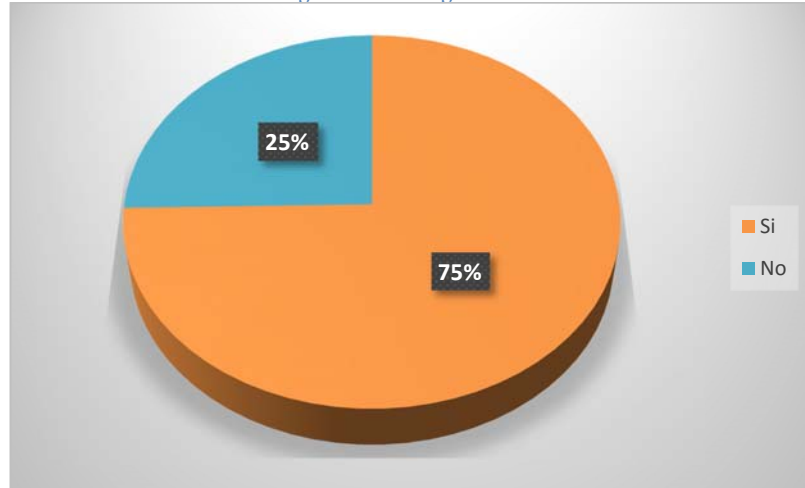


Fuente: Encuestas

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

7. ¿Recomendaría usted a sus clientes, el uso de la modalidad de despacho anticipado?

Gráfico 10 Pregunta 7 a los Agentes de Aduanas

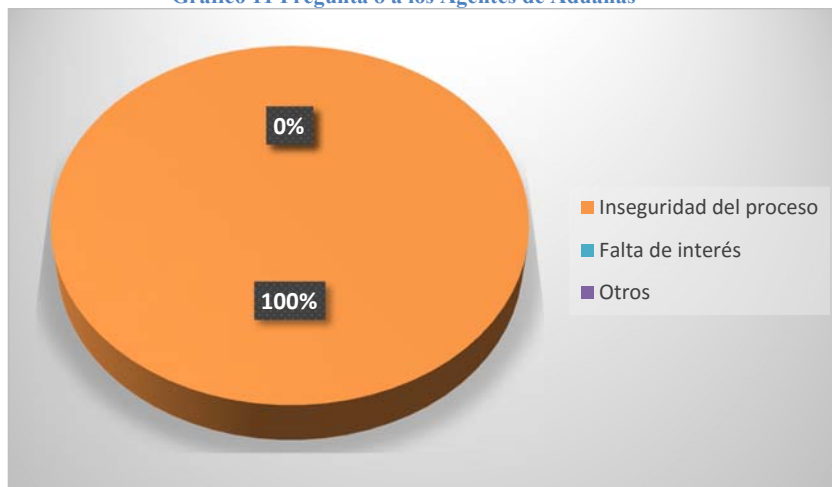


Fuente: Encuestas

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

8. Seleccione las razones por las que no recomienda el uso despacho anticipado a sus clientes.

Gráfico 11 Pregunta 8 a los Agentes de Aduanas

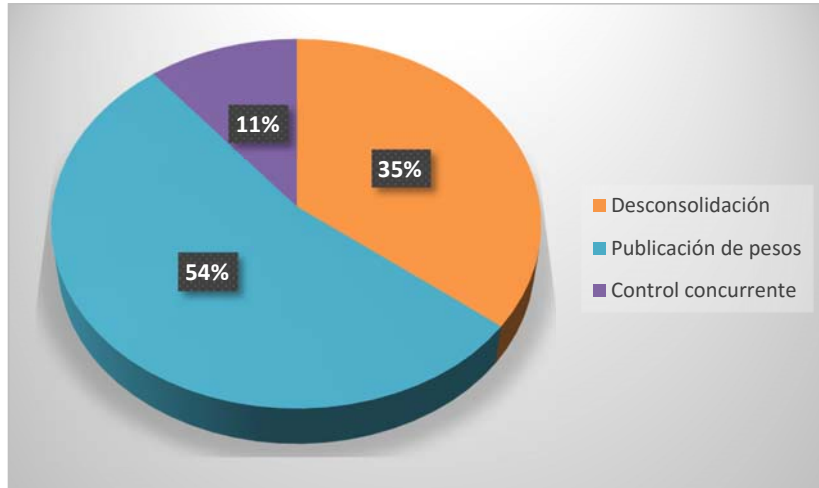


Fuente: Encuestas

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

9. ¿Cuál considera usted que es el proceso que más retrasa la salida de mercancías?

Gráfico 12 Pregunta 9 a los Agentes de Aduanas

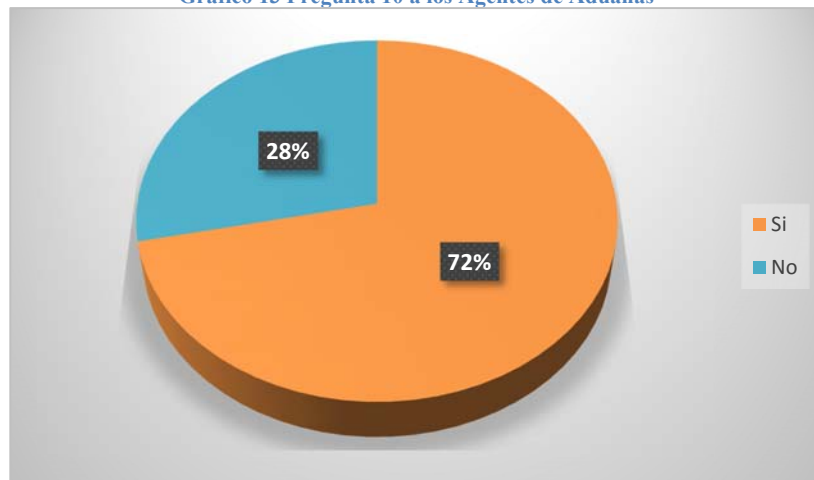


Fuente: Encuestas

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

10. Durante la revisión del documento de transporte y la información manifestada en el sistema Ecuapass por parte de la consolidadora de carga, ¿ha encontrado discrepancias que afecten visiblemente la nacionalización de la mercancía?

Gráfico 13 Pregunta 10 a los Agentes de Aduanas



Fuente: Encuestas

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

De las encuestas realizadas a los Agentes de Aduanas se obtuvo los siguientes resultados:

- De los 166 agentes encuestados el 53% realiza menos de 100 declaraciones aduaneras al mes, teniendo en segundo lugar aquellos que realizan declaraciones entre 100 y

menor a 400 con un 41%, finalmente con un porcentaje del 6% encontramos a aquellos agentes que realizan transmisiones mensuales superiores a 400. De la totalidad de estas declaraciones el 72% de los encuestados indicaron que 1 de cada 10 declaraciones corresponden al despacho anticipado en carga suelta.

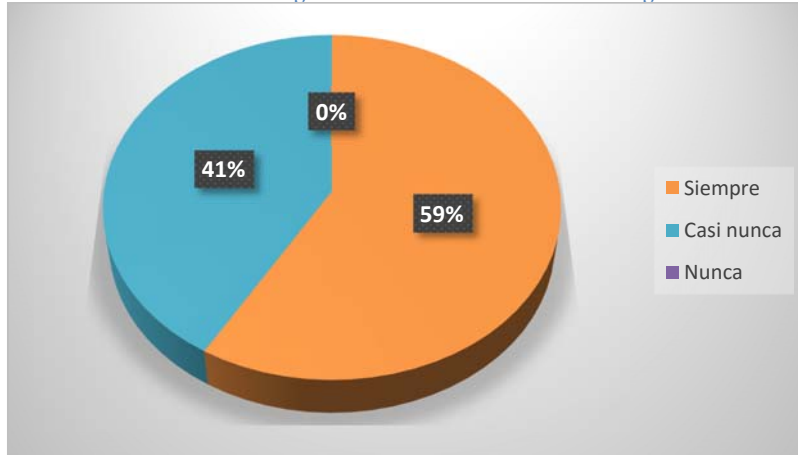
- El 86% de los Agentes señalan que el Despacho anticipado agiliza los procesos aduaneros, sin embargo, no han estado exentos de inconvenientes que retrasan la nacionalización de los bienes importados, siendo la diferencia de pesos en exceso o deficiencia los de mayor porcentaje con un 28% cada uno, seguido de un 22% respectivamente los faltantes y sobrantes de bultos.
- 42 agentes de aduana no recomiendan a sus clientes la modalidad de despacho anticipado por la inseguridad del proceso en especial de aquellas cargas que cuentan con aranceles específicos, siendo la publicación de pesos definitivos su principal oponente con un 54%, seguido del proceso de desconsolidación con un 35%, mientras que el control concurrente ocupa un bajo porcentaje del 11%

3.5.2. A las Consolidadoras de Cargas

De la muestra obtenida se ha realizado encuestas a 99 Consolidadoras de carga registradas.

1. ¿En qué medida los importadores solicitan la emisión del MRN previo al arribo de la carga?

Gráfico 14 Pregunta 1 a las Consolidadoras de Carga

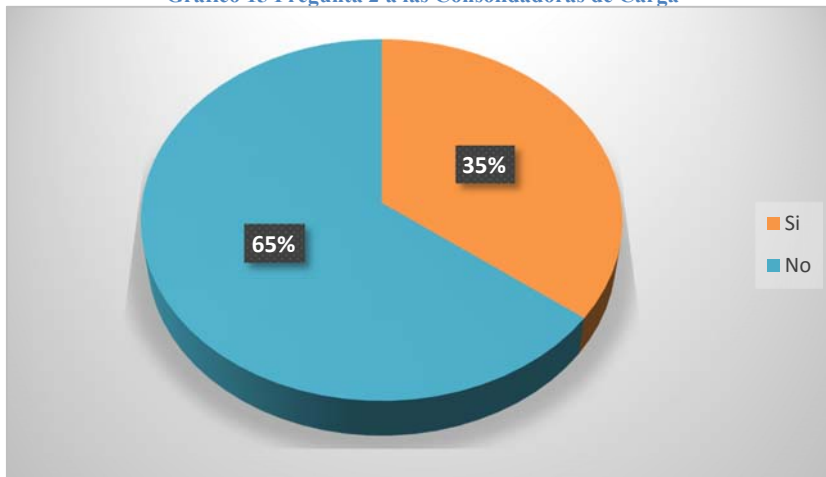


Fuente: Encuestas

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

2. ¿Del total de sus consolidaciones, usted conoce cuáles son las cargas que se encuentran asociadas a una Declaración Aduanera de Importación – Despacho Anticipado?

Gráfico 15 Pregunta 2 a las Consolidadoras de Carga

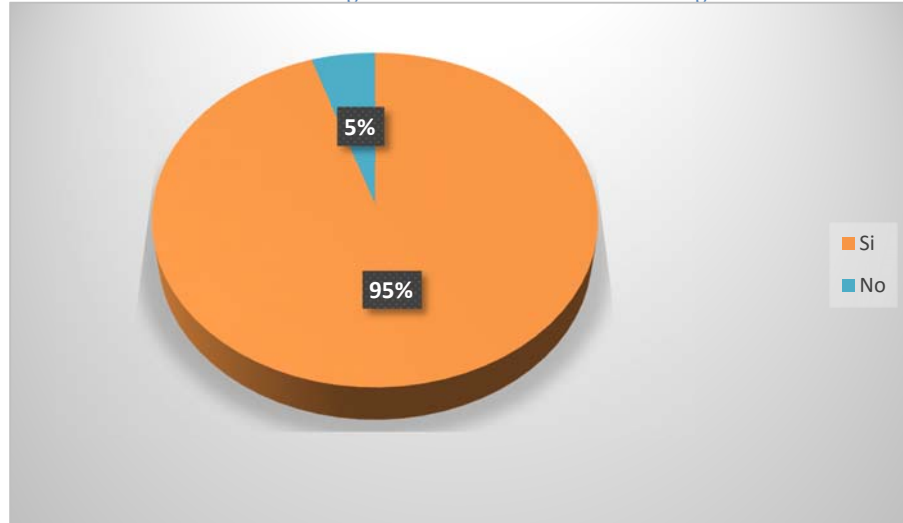


Fuente: Encuestas

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

3. ¿Cree usted que el despacho anticipado es un proceso adecuado para agilizar los trámites aduaneros?

Gráfico 16 Pregunta 3 a las Consolidadoras de Carga

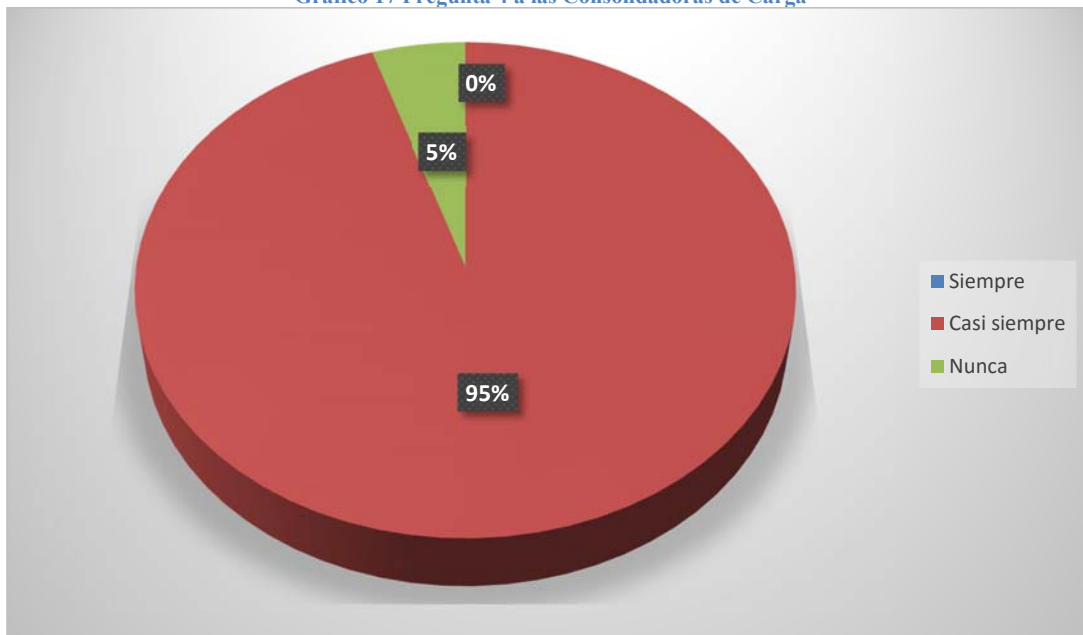


Fuente: Encuestas

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

4. ¿Con qué frecuencia realiza correcciones en el MIM posterior al arribo del medio de transporte?

Gráfico 17 Pregunta 4 a las Consolidadoras de Carga

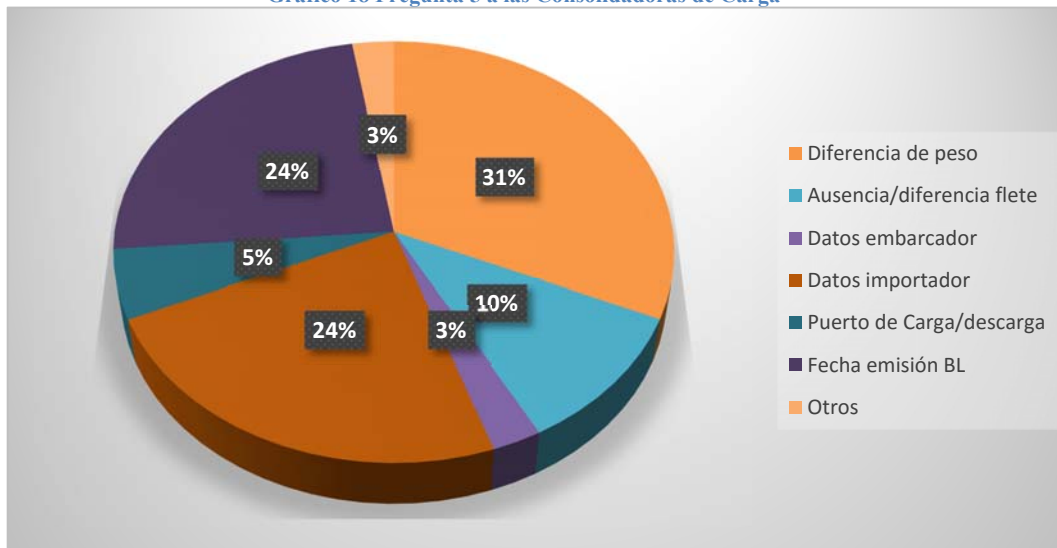


Fuente: Encuestas

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

5. Favor seleccione los errores más frecuentes entre el MB/L y el HB/L

Gráfico 18 Pregunta 5 a las Consolidadoras de Carga

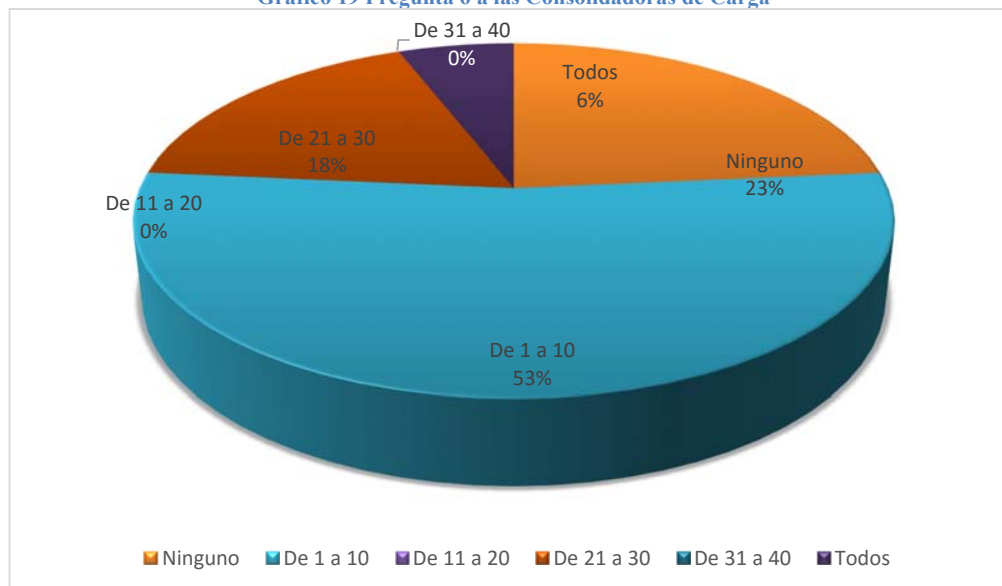


Fuente: Encuestas

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

6. De un grupo de 50 importadores ¿cuántos cree usted, conocen cómo sus cargas fueron despachadas desde origen?

Gráfico 19 Pregunta 6 a las Consolidadoras de Carga

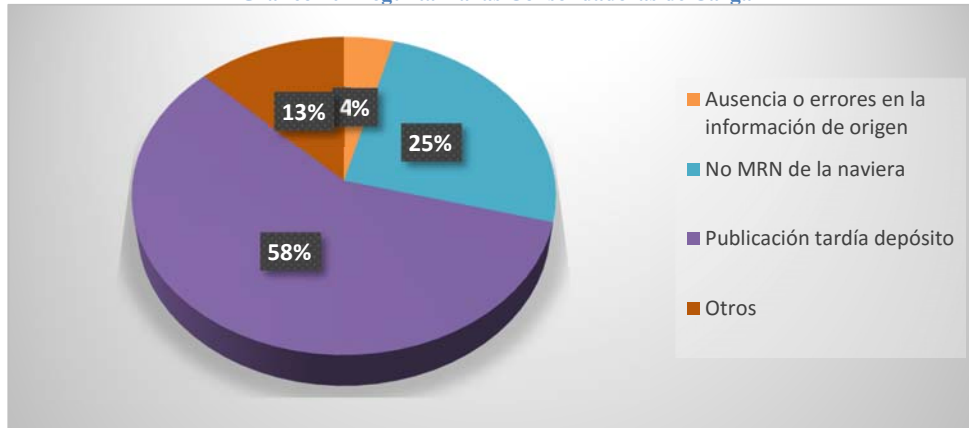


Fuente: Encuestas

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

7. ¿Cuál considera usted que es el proceso que más retrasa la desconsolidación de mercancías?

Gráfico 20 Pregunta 7 a las Consolidadoras de Carga

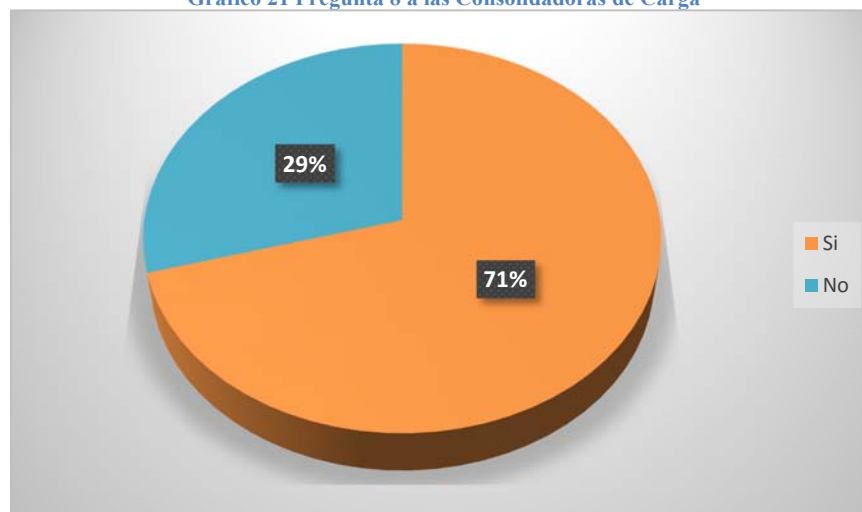


Fuente: Encuestas

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

8. Durante la revisión del documento de transporte y la información manifestada en el sistema Ecuapass por parte de la naviera, ¿ha encontrado discrepancias que afecten visiblemente su transmisión de la carga?

Gráfico 21 Pregunta 8 a las Consolidadoras de Carga



Fuente: Encuestas

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

De las encuestas realizadas a las Consolidadoras de carga se obtuvo los siguientes resultados:

- De 99 encuestas realizadas, el 58% afirma que el MRN es entregado al importador previo a la llegada de la carga, más sin embargo como se observa en el gráfico 12 el 65% de estos desconocen si el número de carga se asociará a una declaración aduanera de importación antes del arribo de la nave.
- Se observa que sólo un 5% de los encuestados no considera al despacho anticipado como facilitador al comercio exterior, aunque aseguran que el porcentaje de error que manejan en el MIM es apenas del 5%, es decir, evitan en un 95% errores al momento de realizar la transmisión de los manifiestos basados en controles previos de revisión interna.
- Entre los errores de corrección previa realizada por las consolidadora con su agente en origen prepondera con un 31% la diferencia de peso, seguido de datos del importador y fecha de emisión del documento de transporte con un 24% cada uno, en cuarto lugar, encontramos a la ausencia o diferencia en el monto de flete con un 10%, seguido con un 5% en correcciones del puerto de carga/descarga y con un 3% a los datos del embarcador y otros [*marcado y etiquetado*] en una sexta y séptima posición.
- El 53% de los transportistas formales afirman que, de cada 50 importadores, de 1 a 10 conocen cómo su carga ha sido despachada desde origen.
- Las 2 causales que entorpecen el proceso de desconsolidación de mercancía señalada por las consolidadoras son la publicación tardía de fecha y hora de apertura por parte del depósito y no contar con el MRN a tiempo por parte de la naviera, con un 58% y 25% respectivamente.
- Durante la revisión de los documentos de transporte involucrados en cada importación se evidencian discrepancias con lo manifestado por la naviera en un 71%.

3.5.3. A los importadores

De las 139.459 declaraciones aduaneras de importación a consumo del distrito Guayaquil marítimo registradas en el periodo 2015, 125.221 fueron realizados mediante despacho normal expresada a nivel porcentual con un 89.79%, es decir, tan sólo un 10,21% se acogieron a la modalidad de despacho anticipado con 14,238 declaraciones aduaneras de importación.

Tabla 4 Declaraciones aduaneras de importación a consumo
Distrito: Guayaquil Marítimo

Año: 2015

MESES	DESPACHO ANTICIPADO	DESPACHO NORMAL	TOTAL
Enero	691	12.267	12.958
Febrero	1.001	9.664	10.665
Marzo	1.437	11.068	12.505
Abril	1.136	10.380	11.516
Mayo	979	10.441	11.420
Junio	1.091	11.137	12.228
Julio	1.055	11.297	12.352
Agosto	1.245	10.044	11.289
Septiembre	1.453	10.711	12.164
Octubre	1.448	10.096	11.544
Noviembre	1.203	8.928	10.131
Diciembre	1.499	9.188	10.687
Total general	14.238	125.221	139.459

Fuente: Dirección de Planificación y Control y Gestión institucional - SENAE

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

De las entrevistas realizadas a algunos importadores se evidenció la escasa aplicación de esta modalidad de despacho, sin embargo, sus principales usuarios son aquellos importadores

que realizan declaraciones aduaneras frecuentes. En la tabla 11 a continuación descrita se presentan las mayores empresas importadoras no petroleras.

Tabla 5 Principales importadores no petroleros
Valor CIF en millones

RUC	IMPORTADOR	CIF (\$ Millones)
1768152800001	Corporación Eléctrica del Ecuador CELEC EP	\$ 273,78
1790233979001	Ómnibus BB Transportes S.A.	\$ 198,84
1791251237001	Consortio Ecuatoriano de Telecomunicaciones CONECEL	\$ 112,32
1768153880001	Empresa Pública de Exploración y Explotación de Hidrocarburos PETROAMAZONAS EP	\$ 96,66
1768153530001	Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador EP PETROECUADOR	\$ 85,69
0990022011001	Maquinarias y Vehículos S.A. MAVESA	\$ 83,25
0991344004001	IPAC S.A.	\$ 82,73
1790319857001	Procesadora Nacional de Alimentos C.A. PRONACA	\$ 67,83
1790598012001	General Motors del Ecuador S.A.	\$ 61,79
1768156040001	Hidroeléctrica Coca Codo Sinclair, COCASINCLAIR EP	\$ 57,62

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

3.5.4. Informe

De las respuestas obtenidas por parte de los importadores podemos indicar que cuentan con el MRN antes de la llegada del buque. Las navieras generan la primera sección del manifiesto de carga, seguido por el secuencial que coloca la consolidadora al momento de realizar su posterior transmisión en el portal de la Aduana, este proceso es dado por lo general antes del arribo del medio de transporte en especial aquellas importaciones provenientes de puertos lejanos [*China, principal proveedor internacional*], Muy a pesar de la obtención de esta información previa por parte del consignatario, se ha evidenciado que muy pocos se acogen a esta herramienta de facilitación al comercio presentada por la Aduana del Ecuador.

La presencia de diferencia de pesos mayor al nivel de tolerancia (+-10%) permitido y la presencia de sobrantes y faltantes de mercadería hacen que el levante de la carga se vea entorpecido, incrementando los costos por inspecciones y sobre estadía de la carga en los depósitos temporales autorizados, afectando directamente la economía del importador.

3.5.5. Entrevistas a Funcionarios del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador

Formato de la Entrevista: Anexo 1

3.5.5.1. Entrevista realizada al Departamento de Intervenciones, facilidad otorgada por el Ing. Tayron Cifuentes actualmente en la Jefatura de Intervenciones – Primer Distrito SENA E.

3.5.5.2. Acotaciones más sobresalientes:

“El Uso del Despacho Anticipado es una facilidad o ventaja que se le otorga al importador y es potestad propia de realizar la transmisión antes de la llegada del medio de transporte, independientemente del tipo de aforo que sea asignado aleatoriamente, de ser el caso y nos asignen aforo automático va a reducir su tiempo de nacionalización; si consideramos que se deriva al proceso de aforo documental o físico, el Técnico Operador notificará que espera la llegada del medio, publicación de pesos Depósito”, para continuar con su procedimiento.”

“El Área de Intervenciones actúa de dos maneras en control de percha y revisión pasiva conjuntamente con el Departamento de Perfiles de Riesgos, en el proceso de revisión del control posterior se han encontrado importadores potenciales que realizan despacho anticipado y su tipo de aforo la gran mayoría ha prevalecido en aforo automático, pero en ocasiones por inconsistencia o carencia de información para justificar ante el SENA E, se ha bajado el perfil temporalmente. Actuando en proceso de verificación, por un período transitorio el área de intervenciones en conjunto con el departamento de perfiles otorga canal de aforo físico o documental al importador que presento novedades en sus despachos, de no existir nuevas

novedades se reactiva el perfil. Considero [Ing. Cifuentes] que no depende de la Institución Pública, si el importador mantiene correctamente su perfil de riesgo y se ve afectando en los tiempos de nacionalización.”

“Por mi experiencia puedo decir que existen errores sobretodo en el tipo de embalaje, pesos y puertos de embarque, siendo amonestada la Consolidadora de Carga con Falta Reglamentaria, visiblemente es afectado el tiempo de nacionalización.”

3.5.5.3. Realizada al Departamento de Clasificación -Dirección de Técnicas Aduaneras facilidad otorgada por el Ing. Marcos Nina Suárez, ex Jefe de Aforo Físico en el período 2014-2015.

Datos sobresalientes:

Considera personalmente como Servidor Público, que el despacho anticipado sí ofrece ventajas en el tema de reducción de tiempos, haciendo referencia a la carga consolidada considera que habría que esperar la desconsolidación correspondiente, como ex Jefe de Aforo Físico en el año 2014, indica que hay funcionarios de Aduana que poseen su Tablet durante la inspección física de la carga, si durante el aforo no se evidencian novedades es el trámite es cerrado inmediatamente.

Respecto al perfil de riesgo señaló que estos son muy vulnerables en el proceso de despacho anticipado y a su punto de vista Aduana debe retomar su presencia física en el proceso de apertura, aunque se realice similitud de trabajo con el depósito “Aduana debe velar por la operación evitando así algún tipo de contratiempo.”

En el Proceso de Control Concurrente, afirma que, si existen errores con el HB/L & MRN, pero se debe romper el paradigma que afecta las correcciones al Agente de Aduana, recuerda al Art. 68 RCOPCI sobre las Correcciones a la Declaración hasta antes del levante.

Se expone el ejemplo del Despacho Anticipado que realiza la Aduana de Perú- SUNAT y su clasificación para distribuir la carga (recinto portuario, depósito temporal y despacho en zona primaria), al mencionarle este procedimiento indicó que la Aduana del Ecuador si posee semejanzas con Perú, con la diferencia de que no se ha enfatizado este proceso en el Despacho Anticipado, articulados Art. 41 -42 RCOPCI.

3.5.5.4. Realizada al Departamento de Zona Primaria - facilidad otorgada por el Ing. Ricardo Bajaña, Dirección Distrital Guayaquil

Respuestas obtenidas:

Su experiencia señala que, si hay importadores con un buen perfil de riesgo que han sabido beneficiarse del despacho anticipado, donde señaló también que “no es coherente que el Canal de Aforo Físico sea otorgado a mercancías que se acojan a este despacho.”

En el proceso de asignación y aprobación de la solicitud de inspección, una de sus funciones es la programación y coordinación con los servidores de ZP cumplir la asistencia a las solicitudes presentadas por los operadores de comercio, aquellas que por lo general prevalecen por la diferencia de pesos, descripción de la carga, cantidades.

CAPÍTULO IV

4. DESARROLLO

Durante los últimos años, los importadores han analizado la reducción de costos operativos dentro de la cadena logística de importación. Es por esta razón precisamente, que nace la necesidad de indagar e identificar los errores más comunes que suelen presentarse durante el proceso de desconsolidación que repercute en la nacionalización de mercancías bajo la modalidad de despacho anticipado, situaciones que requieren de mayor gestión en actividades de comercio a las previamente establecidas, incrementando el costo y tiempo.

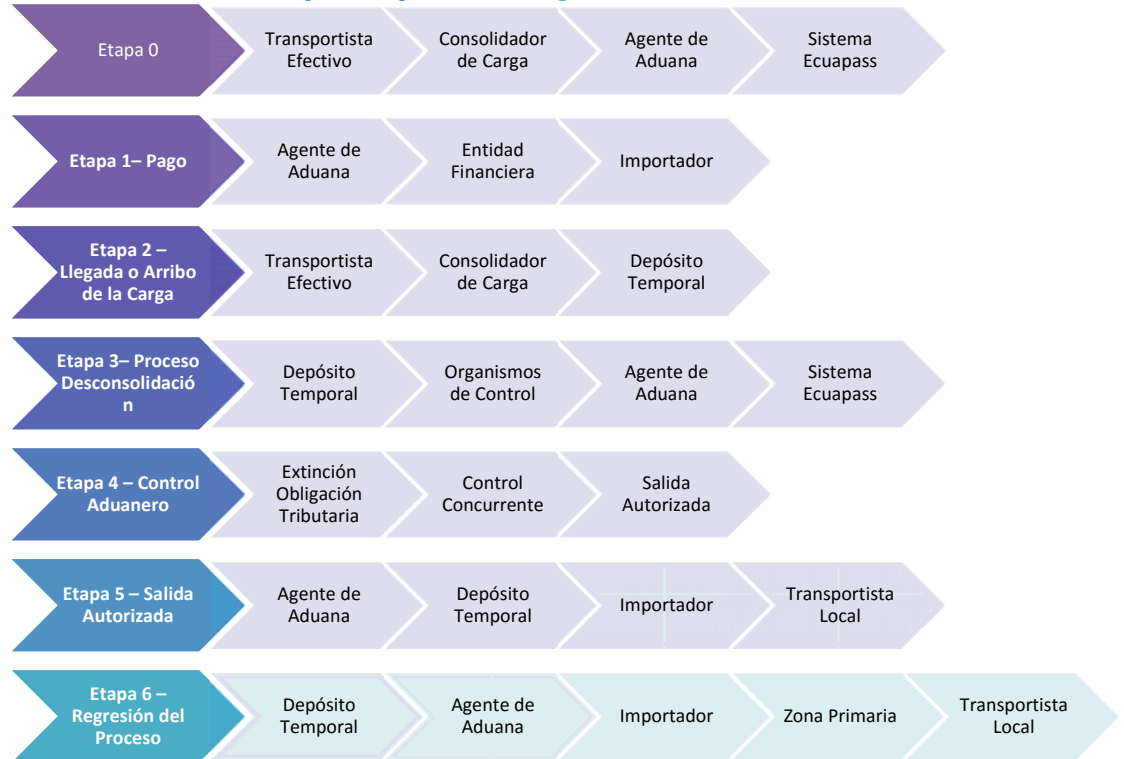
4.1. Desconsolidación de contenedores en el Puerto Marítimo de Guayaquil

El proceso de importación inicia con el convenio de compra y venta internacional entre el importador y exportador, quienes por mutuo acuerdo establecen los términos y condiciones de la transacción a realizar, su distribución o producción, términos de pago, tiempo de envío y entrega de mercancías, mediante la aplicación de los Términos Internacionales de Comercio (ICC, 2011).

Cabe resaltar que la cadena logística se torna más fuerte y eficiente si cada uno de sus eslabones garantiza resultados, los mismos que se verán reflejados al final del proceso de nacionalización en la reducción de costos en el tiempo.

Por tal motivo se ha dividido este proceso antes señalado en 7 etapas desarrolladas a continuación:

Gráfico 22 Etapas de Importación de carga desconsolidada



4.1.1. Etapa 0.- Aplicación del despacho anticipado y elaboración del MRN (Manifest Reference Number)

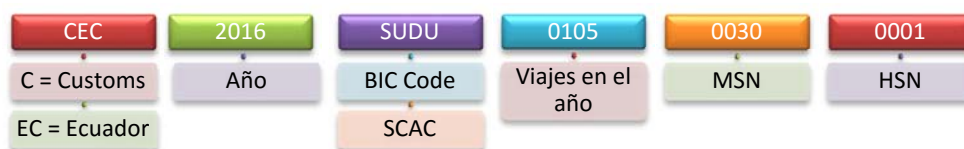
Considerando el uso y aplicación del despacho anticipado, éste se inicia con la transmisión de la Declaración Aduanera de Importación de las cargas FCL/LCL previo a la llegada del medio de transporte y al cambio efectuado al Reglamento del Título de la Facilitación Aduanera, del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, en el Art 31 literal a. Consideraciones Generales – Sección II – Manifiesto de Carga, indica: En las importaciones marítimas se reduce el tiempo para la transmisión del Manifiesto de carga, con un mínimo de 6 horas para los puertos cercanos y 48 horas para los demás, actualmente con la aplicación del Decreto Ejecutivo No 651, la transmisión del documento de transporte house o hijo se efectúa

antes de la llegada al medio, favoreciendo en gran medida la aplicación del Despacho Anticipado.

El Manifiesto de Carga y el registro del MIM (Manifiesto de Importación Marítima) en el Sistema Ecuapass, es un procedimiento fundamental que prevalece para asociar el número de carga – MRN al momento de ingresar el trámite.

Por lo cual, es necesario describir los pasos a seguir por el transportista efectivo, consolidadora de carga para crear el MIM. El MIM mediante el sistema Ecuapass está conformado por manifiesto de carga, documentos de transporte y los detalles exigibles durante la transmisión, y los OCE responsables de dicha transmisión deben considerar que la estructura del manifiesto de carga consta de 15 caracteres adicionando cuatro dígitos para identificación del documento master y cuatro dígitos para el documento hijo (Manifest Reference Number, MRN), expresado de la siguiente manera.

Gráfico 23 Estructura del Número de Manifiesto



CEC: “C” representa a la palabra en Inglés *customs* [Aduana], mientras que “EC” para Ecuador, es decir identifica a la Aduana del Ecuador.

Año: Año en curso

Bureau International des Container Code (BIC Code) /Standard Carrier Alpha Code (SCAC): Establece al transportista efectivo o naviera un código único internacional.

Gráfico 24 Ejemplos de BIC/SCAC



Secuencial del viaje en el año: Número de cuatro (4) dígitos proporcionados por la línea naviera dentro de un año calendario basados en la cantidad de viajes que realizan sus medios hacia el territorio nacional, el mismo que queda registrado en el Ecuapass. Debe aclararse que esta secuencia es independiente al número de viaje del medio que se muestra en el documento de transporte.

Número de carga: Está constituido por el número secuencial del Master BL (MSN) y en el caso de existir BL hijos por parte de la consolidadora de carga, se añade el número secuencial HSN. Siendo campos mandatorios en la sección en el sistema Ecuapass “*Datos generales del documento de transporte*”.

4.1.2. Etapa 1.- Transmisión de la Declaración Aduanera de Importación - DAI & Pago de tributos

Una vez generado el MRN-MSN-HSN es potestad del importador o agente de aduana realizar la transmisión de la Declaración Aduanera de Importación en el Sistema Ecuapass antes del arribo del medio para su despacho anticipado, dando lugar al número de liquidación y canal de aforo de acuerdo al Art. 78 COPCI – Modalidades de Aforo (Aduanas del Ecuador, 2012).

En la legislación aduanera ecuatoriana se expone que la obligación tributaria aduanera se extinguirá mediante el pago de los tributos aduaneros, normando en los

siguientes plazos. Art. 116 Plazos para el Pago Lit. a. del COPCI, Libro V. (Asamblea Nacional, 2015) En la liquidación y declaración sustitutiva dentro de los dos días hábiles siguientes a la autorización de pago.

Se considerará Abandono Tácito a la falta de pago de tributos dentro del término de 20 días desde su exigibilidad, y si dentro de los veinticinco días hábiles no se subsana la causal de abandono tácito incurrirá en Abandono Definitivo - Art. 143. (Asamblea Nacional, 2015)

4.1.3. Etapa 2.- Llegada o Arribo de la Carga

Todas las cargas que cuentan con fecha tentativa al arribo al Territorio Nacional se encuentran reflejadas en la opción “Consulta General de Llegadas de Medios de Transporte” del Sistema Ecuapass, información que puede ser corroborada en la página de la autoridad competente, como es para la ciudad de Guayaquil, Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG).

Buque	Eslora	Agencia	Fecha	Registro	Muelle	Carga Import.	Carga Export.	Carga Banano	ETD	Proced
LOCH LOMOND	183	ANDI	2015-12-01 19:30	2823	AND	10622 Unds.		0	03-08:00	BRA
CAP TALBOT	257	HAM	2015-11-30 14:15	2779	1	225 Cont.	354 Cont.	0	01-14:00	COLO

Ilustración 7 Tráfico de Naves Internacionales

En la figura 07 se puede observar los diferentes estatus de los buques arribados o por arribar al territorio nacional: Atracados, zarpados, cuarentena, fondeando y próximo arribo.

El Título II, De la Facilitación Aduanera para el Comercio, De lo Sustantivo Aduanero en su Capítulo IV de las Operaciones Aduaneras: *Art. 133.- Fecha de Llegada. - Para efectos aduaneros se entiende que la fecha del arribo de la mercancía es la fecha de llegada del medio de transporte al primer punto de control aduanero del país.*

El transportista efectivo o línea naviera notifica el arribo de las cargas a cada consignatario mediante aviso de llegada, notificación de arribo o a través de sus páginas web. Como parte de los servicios que otorgan las consolidadoras de carga, encontramos la segregación o distribución de cargas bajo la condición FCL/LCL, es decir, las mercancías arriban al país como carga contenerizada para su posterior apertura bajo coordinación y control del Depósito Temporal.

Consulta General de Llegadas de Medios de Transporte (Marítimo/Aéreo)

Fecha y Hora de Llegada: Semanal 29/02/2016 07/03/2016 Tipo de Medio de Transporte: Marítimo Aéreo
 MRN: Distrito: [028] GUAYAQUIL - MARITIMO

Resultado: 69

No	MRN	Puerto de Descarga	Fecha y Hora de Llegada	Nombre/Matricula del Medio de Transporte	Número de Viaje/Vuelo
1	CEC2016HLCU5383	[ECGYE] GUAYAQUIL		CHOPIN	6205NB
2	CEC2016DFIU0016	[ECGYE] GUAYAQUIL		DOLE PACIFIC	6035/604N
3	CEC2016SMLU0024	[ECGYE] GUAYAQUIL		VEGA NIKOLAS	219SB
4	CEC2016ANRM0006	[ECGYE] GUAYAQUIL		LILLY SCHULTE	003
5	CEC2016SUDU0035	[ECGYE] GUAYAQUIL		ALGOL	224
6	CEC2016CMAU0045	[ECGYE] GUAYAQUIL		MIZAK	098GIN
7	CEC2016MAEU0057	[ECGYE] GUAYAQUIL	06/03/2016 12:30 PM	NYSTED MAERSK	1603
8	CEC201678010001	[ECLLD] LA LIBERTAD		TOPAZ EXPRESS	12
9	CEC2016SMLU0023	[ECGYE] GUAYAQUIL		SEABOARD PERU	38S
10	CEC2016MSCU0042	[ECGYE] GUAYAQUIL		MSC JULIA R.	NQ606A

Por arribar Arribado
 Tipo de Manifiesto: MARITIMO (IMPORTACION)
 MRN: CEC2016DFIU0016 Medio Arriba Forzosamente: Si No.
 Distrito: [028] GUAYAQUIL - MARITIMO Puerto de Descarga: [ECGYE] GUAYAQUIL
 Fecha Estimada de Llegada: 09/03/2016 Fecha y Hora de Llegada: : : AM PM
 Nombre del Transportista: [02909218] PORMAR TRANSPORTE POR MAR S. A.
 Nombre/Matricula del Medio de Transporte: DOLE PACIFIC Número de Viaje/Vuelo: 6035/604N

Ilustración 8 Consulta general de llegadas de Medios de transporte (Marítimo/Aéreo)

4.1.4. Etapa 3.- Proceso de desconsolidación de carga Contenerizada – Apertura

Considerando el Manual Específico para el ingreso y salida de mercancías de importación de los Depósitos Temporales Marítimos, Aéreos, Terrestres, Courier DHL y Correos del Ecuador - SENAE-MEE-2-3-009-V1 indica lo siguiente: 5.6. Los Depósitos Temporales Marítimos tendrán un plazo máximo de hasta 36 horas para los números de cargas cuya condición sea LCL/LCL – Carga Suelta contados desde la fecha de llegada del medio de transporte registrada en el Sistema."

Asunto: RE: FORMATO DE FORMULARIO DE DESCONSOLIDACION CGSA

Estimada Buenas Tardes, adjunto el formato para el formulario de desconsolidacion, adicional considerar que toda información para la consideración de unidades para la desconsolidacion debe ser enviada con 12 horas de antelación al arribo del buque, a fin de evitar costos de por medio por el traslado de unidades.

Juan Carlos Moran Cornejo
Data Entry CFS | CFS Data Entry

T +593 (04) 6006300 - 3901700 Ext. 4008 | E jmoranc@cgsa.com.ec | W www.cgsa.com.ec
Av. de la Marina, Puerto Marítimo
Guayaquil – Ecuador




Ilustración 9 Solicitud de formatos

Asunto: RE: DESCONSOLIDACION DE CONTENEDOR SAMISA 1X20 DC SUDU1985030 // SEAL: 098509 // HANSA ASIA 606S // ETA: 07 MARZO 2016

Notado su mensaje estimada, en cuanto el buque arribe notificaremos mediante planificación, fecha, hora y turno de la desconsolidacion.

Juan Carlos Moran Cornejo
Data Entry CFS | CFS Data Entry

T +593 (04) 6006300 - 3901700 Ext. 4008 | E jmoranc@cgsa.com.ec | W www.cgsa.com.ec
Av. de la Marina, Puerto Marítimo
Guayaquil – Ecuador



Contecon Guayaquil
AN ICTSI GROUP COMPANY

Ilustración 10 Desconsolidación de una unidad de 1x20'

Una vez confirmado el arribo de la carga [ETA - tiempo estimado de arribo], y realizada la transmisión del MIM se solicita al almacén temporal respectivo la desconsolidación del contenedor mediante formatos establecidos por cada almacén, aceptada la solicitud, el almacén notificará a través de correo electrónico planificación de apertura.

ORIGIN AGENT	ABC HEIDENKAMPSWEG 79 20097 HAMBURG AS AGENT FOR SCHENKER OCEAN LTD.	DESTINATION AGENT: XYX	RUC: 090000000001 GUAYAQUIL - ECUADOR
PORT OF LOADING:	HAMBURG, GERMANY	PORT OF DISCHARGE:	GUAYAQUIL - ECUADOR
VESSEL:	HANSA ASIA 606 S	LOADING DATE:	15-feb-15
CONTAINER TYPE:	1X20' DC	TYPE OF MOVEMENT:	FCL - LCL
MASTER B/L #:	SUDUA6HAMES0185X	CONTAINER #:	SUDU1985030 SEAL: 098509

HOUSE BILL OF LADING #:	NUMBER & KIND OF PACKAGES	GROSS WEIGHT	COMMODITY	SHIPPER & CONSIGNEE :	MEASUREMENT
0001 CZLBR00006602	2 PALLETS	729,00 KGS	KNIFE	EXPORTADOR/SHIPPER A NADRAZNI 804 76824 HULIN CZECH REPUBLIC IMPORTADOR/CONSIGNEE A RUC: 17000000000001 AV DE LA PRENSA N58-209 Y VACA DE CASTRO QUITO, ECUADOR	1,014 m3
0002 DKKOLS414604834	19 PIECES	1.497,00 KGS	PUMPS	EXPORTADOR/SHIPPER B POUL DUE JENSENS VEJ 7 DENMARK IMPORTADOR/CONSIGNEE B RUC: 17000000000001 AV DE LA PRENSA 45-14 Y TEL I QUITO, ECUADOR	5,022 m3

CONTAINER:	SUDU1985030	SEAL:	098509
TOTAL	21,00	PACKAGES	
TOTAL	2.226,00	KGS GROSS	
TOTAL	6,036	CBM	

Ilustración 11 Manifiesto Consolidado

VAPOR:	HANSA ASIA 606 S	CONSOLIDADORA:	SAMISA	SELO:	098509	MBL:	SUDUA6HAMES0185X
MRN:	CEC2016HLCU5379	MSN:	2008				
CONTENEDOR:	SUDU1985030	SIZE:	20' DC				

HSN	HL	EMBARCADOR	CONSIGNATARIO	MARCAS	CANTIDAD	EMBALAJE	PESO	VOLUMEN M3
0001	CZLBR0006602	EXPORTADOR/SHIPPER A	IMPORTADOR/CONSIGNEE A	S/N	2	PALLETS	729,00	1,014
0002	DKKOL5414604834	EXPORTADOR/SHIPPER B	IMPORTADOR/CONSIGNEE B	S/N	19	PIECES	1497,00	5,022
TOTAL					21		2226,00	6,036

Ilustración 12 Formulario para desconsolidación de contenedores

PLANIFICACION DE UNIDADES DE APERTURA



**Contecon
Guayaquil SA
CGSA**

Fecha : 08-03-2016

SEGUNDO TURNO: 13H30

CONTENEDOR	MRN	BUQUE
CRXU9299415	CEC2016HLCU5379	HANSA ASIA
HLXU1132153	CEC2016HLCU5379	HANSA ASIA
HLXU8126316	CEC2016HLCU5379	HANSA ASIA
SUDU1985030	CEC2016HLCU5379	HANSA ASIA

Ilustración 13 Planificación de Unidades de Apertura

Los interventores de este proceso son Auxiliar de la Consolidadora & Delegado CFS – Carga Suelta, donde se descarga el contenedor y con un juego de los documentos de transporte se verifica, constata y separan la carga por cada B/L hijo, los mismos que deben coincidir con lo expresado en los documentos que acompañan la apertura, en CGSA se deben presentar la consolidadora con los siguientes documentos:

- Manifiesto consolidado de los documentos de transporte hijos.
- Formulario para desconsolidación de contenedores.
- Copia del documento de transporte master.
- Copia de todos los documentos de transporte hijos.
- Carta de salida vigente.

Como resultado de este proceso se obtiene la tarjeta de desconsolidación, documento que contiene peso de báscula y peso recibido, cubicaje, hora y fecha de desconsolidación, cantidad de bultos, tipo de embalaje.

ID	BL	Compartimiento	Centros	Peso RD	RD	Cant	Peso	Observación
001	CZLR00000002	ARTESA CONCRETO EUGENIA CATALINA	2	120.00	1.00	2	140.00	2 bultos
002	CZLR00000002	ACERO CONCRETO ECUATORIANO S.A.	19	140.00	1.00	19	1025.00	12 bultos + 7 pzas.

Ilustración 14 Tarja o Cuadro de Ingreso a bodega

Cabe resalta que el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador – SENA E tiene la potestad de control en consonancia con el Art. 104 Principios Fundamentales Literal b, y conservando el precepto de buena fe en su literal d, del mismo artículo, donde al sujeto pasivo se le aplicará como acción de control la inspección por selectividad.

Selectividad de carga es la asignación de control y verificación de forma aleatoria que puede tener determinada mercancía en base a sus niveles de riesgo. Éste procedimiento se activa al momento del generar el informe de llegada y durante la transmisión del peso y el registro de la declaración de tránsito aduanero de Ingreso (DTAI), mediante un pre-alerta electrónico automático se informa al importador que la mercancía consignada a éste, está sujeta a inspección por selectividad, teniendo la potestad directa y/o con el agente afianzado autorizado coordinar con el área de Zona Primaria, la programación de inspección física

(intrusiva o no intrusiva) ajustada a los parámetros establecidos. Una vez finalizada la inspección se emite el informe de cierre de acuerdo al Manual Específico de Inspecciones Zona Primaria, y se notifica mediante correo electrónico *inspección realizada o finalización de inspección* otorgando la autorización de continuidad con el trámite de nacionalización.

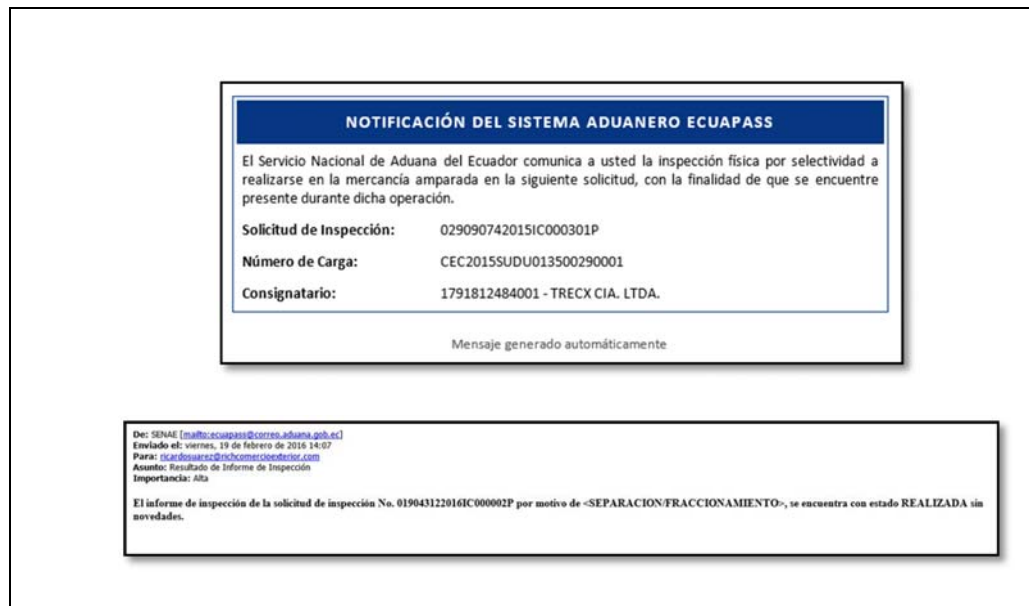


Ilustración 15 Inspección física por selectividad

En la figura 15, se aprecia una notificación electrónica por inspección física por selectividad enviada por el SENAE y el resultado reflejado posterior a su ejecución.

La asignación de inspección por selectividad es aplicada durante el control anterior y concurrente, el proceso de despacho anticipado no está eximido de la aplicación de esta inspección según lo determinado en el *Art. 144 del Libro V del Código Orgánico de la Producción en relación con los Art. 102 y 103 del RCOPCI*.

4.1.5. Etapa 4.- Control Aduanero – Inmerso en el proceso anticipado de despacho

Debemos tener presente que durante un proceso de despacho anticipado, el pago de los tributos de aduana fueron cancelados previos al proceso de desconsolidación tal y como se indicó en *Etapa 1-Transmisión de la Declaración Aduanera de Importación-DAI & Pago de tributos*.

Realizado el pago de los tributos aduaneros, el trámite se derivará de manera aleatoria a los Técnicos Operadores de despacho del SENA, mediación del control concurrente.

4.1.5.1. Canal de Aforo Documental

Se entiende por aforo documental a la revisión pasiva de la Declaración Aduanera de Importación, donde el Técnico Operador responsable revisará los documentos de acompañamiento y/o documentos de soporte adjuntados electrónicamente en el Sistema Ecuapass.

La DAI durante el proceso documental presenta tres estados en el Ecuapass, inicio *receptada*, durante *proceso de aforo*, y al término *salida autorizada*.

El aforador será el responsable de comprobar y evidenciar el acatamiento de las formalidades aduaneras que se desliguen del régimen aduanero declarado, en caso de no existir novedades se procederá con el cierre de la declaración. En caso de presentarse ajustes, que incrementen los tributos al comercio exterior, se generará una liquidación complementaria para su respectiva cancelación, cambiando el estado de la DAI de *cerrada* a *salida autorizada*.

Si durante el proceso de aforo documental se establece una disminución del monto de los tributos cancelados al Estado, automáticamente se generará una nota de crédito para el sujeto pasivo.

De existir algún tipo de no conformidad con la información transmitida, se deberá realizar las correcciones pertinentes de acuerdo al Manual Específico para la Corrección, Sustitución y Rechazo de la Declaración Aduanera de Importación.

El comprobador ejecutará el cambio de canal de *aforo documental* a *aforo físico intrusivo* cuando se evidencie la presencia de mercancías de Prohibida Importación o mercancías no autorizadas para la importación y seguir lo establecido en el “Manual específico para la modalidad de despacho con canal de aforo físico” (Aduana del Ecuador SENA E, 2014).

El cambio de canal de *Aforo documental o electrónico* a *aforo físico* está en potestad de la Dirección General de Gestión de Riesgos y Gestión Aduanera, quien mediando procedimientos de acción de control y perfiles puede autorizar dicho cambio y el sistema aleatoriamente asignará al técnico operador de despacho.

De: SENA E [mailto:ecuapass@correo.aduana.gob.ec]

Asunto: NOTIFICACIÓN DEL SISTEMA ADUANERO ECUAPASS

Importancia: Alta

Estimado(a) SUAREZ GALARZA RICARDO DIEGORUC:1704481249001 Se ha generado la siguiente notificación de cambio de canal de aforo: La Declaración Aduanera 028-2015-10-00847908 ha sido modificada de canal de AFORO DOCUMENTAL, a canal de AFORO FISICO INTRUSIVO. Hora y fecha Procesada: 29/12/2015 16:20. Notificación enviada automáticamente a través del sistema ECUAPASS. Por favor no responder este correo.

Notificación de Justificación				
INFORMACION GENERAL				
Tipo de notificación		NOTIFICACION DE JUSTIFICACION		
* Fecha/Hora TX	10/12/2014	* Número de declaración	01904312201400004675P	
* Nro. Notificación	2	* Nombre del aforadores	KZEVALL	
* Fecha de caducidad	10/12/2014	* Codigo de Aduana		
No	Número de ítem	Tipo de novedad	Contenido	Opinion de los auditores
1	0	OTRO	A	ADJUNTE FICHA TECNICA

Ilustración 16 Cambio Canal de Aforo

4.1.5.2. Canal de Aforo Automático

4.1.5.2.1. Aforo automático intrusivo

Mediante la aplicación de perfiles de riesgo, basados en las directrices de la Dirección General de Gestión de Riesgos y Técnicas Aduaneras y la validación del sistema informático; se aplica la modalidad de aforo automático, siendo un canal que otorga facilidad y agilidad al importador para su pronto despacho de las mercancías.

Efectuado al pago de los tributos aduaneros la Declaración Aduanera de Importación cuenta con estado de *Salida Autorizada*, de tal manera que el importador o el agente de aduana a cargo, procederá a cumplir el Manual de Procedimiento - SENAE-MEE-2-3-009 (Aduana del Ecuador SENAE, 2013) para el ingreso y salida de mercancías de los depósitos temporales y proceder al levante de las mercancías.

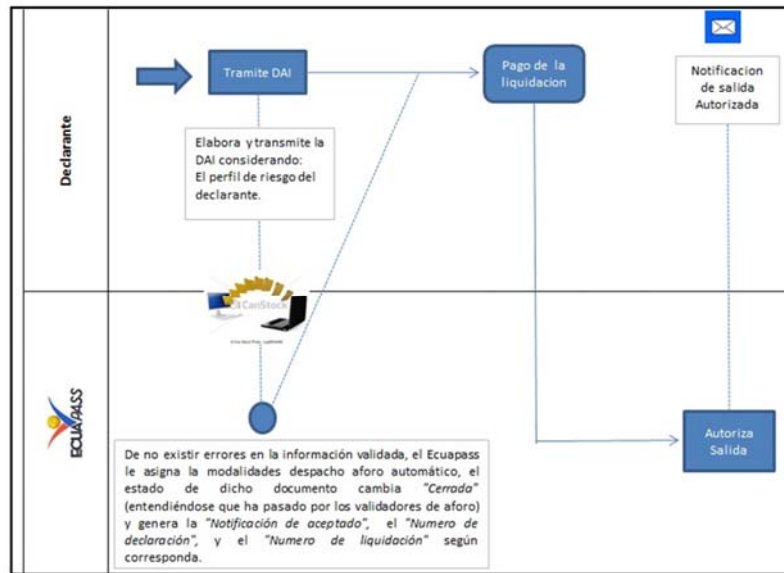


Ilustración 17 Esquema del Canal de Aforo Automático

4.1.5.2.2. Aforo Automático No Intrusivo

Denominado al canal de aforo automático no intrusivo al sistema de escaneo electrónico, procedimiento que se realiza al posicionamiento de la carga para el control y verificación que ingresarán bajo rayos X.

Los técnicos operadores del SENAE, mediante dispositivos tecnológicos comprobarán la exactitud de la información declarada versus lo observado durante el desarrollo del aforo automático no intrusivo, en caso de presentarse durante el proceso novedades, el funcionario está obligado a derivar el trámite para *Aforo Físico al cien por ciento (100%)* según lo tipificado en el Manual -SENAE-MEE-2-2-004 (Aduana del Ecuador SENAE, 2014).

Este tipo de aforo valida automáticamente el perfil de riesgo del importador y su agente de aduana, el origen y tipo de mercancía, de acuerdo al Boletín Interno SENAE – el Técnico Operador posee hasta 48 horas para la

revisión de los trámites de importación en los diferentes regímenes, a excepción del tipo de aforo automático.

Las importaciones sujetas a la presentación de documentos de control previo, quedan excluidas de este tipo de aforo automáticamente.

4.1.5.3. *Canal de Aforo Físico Intrusivo*

Realizado el pago de los tributos aduaneros correspondientes, el técnico operador responsable programará el aforo físico de las mercancías al día hábil siguiente, proceso donde se constata de forma física el origen, la cantidad, el valor en aduana y/o clasificación arancelaria en relación a los datos soportados en la declaración aduanera de importación.

En caso de existir notificaciones de justificación en el Sistema Ecuapass por parte del funcionario, se procede a generar mediante solicitud correctiva la subsanación de las observaciones presentadas en el plazo establecido según *Art. 67 Presentación de la Declaración Aduanera*. (Asamblea Nacional, 2015).

Así mismo en caso que producto del aforo físico o documental surjan observaciones que deban ser subsanadas por el declarante, éste podrá rectificar la observación o solicitar tiempo adicional hasta máximo al día hábil siguiente de su notificación en el Sistema Ecuapass , caso contrario el funcionario a cargo del aforo deberá cerrar el trámite considerando únicamente los documentos presentados inicialmente, pudiendo incluso disponer la separación de aquella mercancía que producto de la observación no pueda tener levante.

De presentarse mercancías de prohibida importación o mercancías no autorizadas para la importación, el comprobador notificará de acuerdo al Art. 100.- *Separación de la Carga*, inciso que establece un periodo no mayor a 30 días calendarios contabilizados desde la fecha de la autorización para el fraccionamiento de la carga.

En concordancia con el Art. 200.- *Plazo para el Reembarque* (Asamblea Nacional, 2015) se deberá embarcar en un plazo no superior a veinte días hábiles la carga separada y sólo por una vez, se podrá solicitar prórroga de 10 días hábiles a la fecha de notificación de la autorización de salida.

En caso de no realizar el reembarque voluntario u obligatorio en el plazo previamente establecido se considera como *Infracción Aduanera, Contravención*, Art. 190 *Literal H.-* sancionado con multa de hasta diez (10) remuneraciones básicas unificadas, y se procede a generar la declaratoria de decomiso administrativo de dichas mercancías. (Asamblea Nacional, 2015)

Notificación de Justificación

INFORMACION GENERAL

Tipo de notificación	NOTIFICACION DE JUSTIFICACION		
* Fecha/Hora TX	26/10/2014	* Número de declaración	01904312201400003881P
* Nro. Notificación	3	* Nombre del aforadores	EVH11AC
* Fecha de caducidad	03/11/2014	* Código de Aduana	

No	Número de ítem	Tipo de novedad	Contenido
1	0	VALOR	A

TRAMITE CON ALERTA DE VALOR. FAVOR REMITIRSE A BOLETIN NO. 236 "BOLETIN SOBRE DOCUMENTOS PROBATORIOS DEL VALOR DECLARADO" DE FECHA 29 DE JULIO DE 2014 PARA LA DEBIDA PRESENTACION DE LOS DOCUMENTOS DE SOPORTE DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL ART. 17 DECISION 571 Y ART. 53-54 RESOLUCION 1684 DE LA COMUNIDAD ANDINA. PLAZO VENGE EL 04-11-14.

Notificación de Justificación			
INFORMACION GENERAL			
Tipo de notificación		NOTIFICACION DE JUSTIFICACION	
* Fecha/Hora TX	14/12/2015	* Número de declaración	01904312201500005016P
* Nro. Notificación	3	* Nombre del aforadores	YNARVAEZ
* Fecha de caducidad	16/12/2015	* Código de Aduana	
No	Número de ítem	Tipo de novedad	Contenido
1	10	CLASIFICACION ARANCELAR	A

3) SR USUARIO REVISADA LA FICHA TECNICA SE INDICA FAVOR CORREGIR LA DESCRIPCION DECLARADA A CORDE A LO INDICADO EN FACTURA Y FICHA TECNICA PARA LOS ITEMS DECLARADOS CON LAS SUBPARTIDAS "2710193600" Y LA "2710193800" .

Notificación de Justificación			
INFORMACION GENERAL			
Tipo de notificación		NOTIFICACION DE JUSTIFICACION	
* Fecha/Hora TX	12/02/2015	* Número de declaración	01904312201500000659P
* Nro. Notificación	2	* Nombre del aforadores	KIJION
* Fecha de caducidad	17/02/2015	* Código de Aduana	
No	Número de ítem	Tipo de novedad	Contenido
1	0	FALTA DE DOCTO. DE SOPOI	A

1- SR USURIO LICENCIA ELECTRONICA DEL ARCSA NO SE ENCUENTRA REGISTRADA EN LA BASE DE DATOS DEL ECUAPASS.

Notificación de Justificación			
INFORMACION GENERAL			
Tipo de notificación		NOTIFICACION DE JUSTIFICACION	
* Fecha/Hora TX	29/10/2014	* Número de declaración	01904312201400003956P
* Nro. Notificación	2	* Nombre del aforadores	PALOPEZ
* Fecha de caducidad	30/10/2014	* Código de Aduana	
No	Número de ítem	Tipo de novedad	Contenido
1	0	UNIDAD DE MEDIDA	A

SR USUARIO SIRVASE JUSTIFICAR TIPO DE UNIDAD COMERCIAL SEGUN COMO INDICA EN FACTURA COMERCIAL, MEDIANTE SOLICITUD DE CORRECCION

Ilustración 18 Notificación de Justificación

En el grupo de ilustraciones *Notificación de Justificación* se puede observar 4 diferentes tipos de novedades reportadas por los inspectores de aforo respecto a las cantidades importadas, el valor, su clasificación arancelaria, falta de documento de soporte, unidad de medida presentadas durante el acto de verificación física intrusiva de la carga.

El abandono definitivo tendrá lugar a la ausencia del declarante o de su delegado a la segunda fecha establecida por la administración para el aforo físico.

4.1.6. Etapa 5.- Salida Autorizada – Levante de mercadería

Salida Autorizada, término con el cual se concede el levante de la mercadería una vez cumplidas todas las formalidades aduaneras por parte de los operadores de comercio exterior.

Verificada la información por CONTECON, el almacén procede a generar factura por los servicios portuarios otorgados (estiba, pesaje, recepción de despacho, almacenaje, tarja de aforo, etc.), para la obtención del pase de puerta.

4.1.7. Etapa 6.- Regresión del Informe de Salida - *Condicional*

Obtenido el pase de puerta posterior a la presentación de la carta de autorización de salida otorgada por la consolidadora, el transportista con el turno asignado, realizará el cargue de la mercancía desde las bodegas de CFS – Carga Suelta para dirigirse a punto final de revisión [*conocido también como báscula*], donde es generado el *Informe de Salida de Mercancías (SMDT)*, En caso de generarse novedades por diferencia de pesos, faltante o sobrante, mercancía con embalaje en condiciones no aceptables para el despacho, animales muertos, carga no manifestada, en concordancia con el *Manual Específico para el Ingreso y Salida de mercancías de Importación de los Depósitos Temporales Marítimos, Aéreos, Terrestres, Courier DHL Y Correos del Ecuador*, se efectuará la Solicitud de Corrección – *Informe de Ingreso y Salida*.

En el sistema informático aduanero están establecidas las novedades que son sujetas a inspección o bloqueo que impida la salida de las mercancías hasta el cumplimiento de las formalidades aduaneras y normativa vigente, exigiendo su retorno a las bodegas de CFS, donde se genera un informe de novedades en el sistema Ecuapass por parte de Data Entry.

Es indispensable la intervención del Agente de Aduana o Importador en conjunto con Zona Primaria al momento de verificar y justificar el suceso por reingreso de la carga mediante solicitud de inspección a través del sistema aduanero. Es importante enfatizar que, desde el retorno de la carga, solicitud y asignación de fecha y hora de inspección, transcurren entre 24 a 48 horas. Realizada la inspección sin novedades se otorga la nueva autorización de salida por parte del SENA E y posterior regularización del informe de inspección del almacén, dando por terminado el proceso de levante o *finalización de inspección*.

CIIS. - Es un documento electrónico el cual se pondrá a corregir la información de ingreso o salida registrados incorrectamente o eliminar dichos registros.

Toda solicitud de corrección en el ingreso, almacenamiento o salida de mercancías 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, la corrección debe ser aprobada por el SENA E.

El Depósito Temporal aprueba la CIIS correctiva, se autoriza la facturación por sobre estadía y los demás servicios generados en la inspección, el transportista finalmente podrá retirar la carga desde el almacén a las Bodegas del importador presentando el nuevo pase de puerta.

Descripción de Mercancía		DICE CONTENER 798 BOXES 798 BOXES AROMA DOYP 60X90 ECU NW422142 KG			
Método de Pago del Flete		POR COBRAR			
Monto del Flete S/		1.395.000			
Moneda del Flete		DOLAR ESTADOUNIDENSE			
Cantidad de Unidades de Carga		3			
Información de Unidad de Carga		Selectividad de Carga Sujeta a Inspección			
Número de Viaje		G12155			
Código de Sustancia Peligrosa		[NC] SIN CONTROL			
Duración Total		6 Día 05 : 38 : 00			
Resultado : 9					
No	Proceso	Depósito de la Mercancía	Peso (Kg)	Fecha y Hora de Ingreso y Salida	Número de Referencia Ingreso y Salida
	Fecha y Hora del Proceso	Distrito	Cantidad de Bultos	Número de Entrega	Nombre de Referencia Ingreso y Salida
1	INFORME DE NOVEDADES [05909025]	CONTECON GUAYAQUIL	23,300	0 05909025201500012309P	
	20/02/2015 15:53:00	[028]GUAYAQUIL - MARITIMO		19/02/2015 08:47:00	02820151000099299
2	INFORME DE SALIDA [05909025]	C CONTECON GUAYAQUIL	7,470	0 05909025201501414040S	SALIDA POR ACEPTACION DE
	19/02/2015 08:49:00	[028]GUAYAQUIL - MARITIMO		19/02/2015 05:08:00	02820151000099299
3	INFORME DE SALIDA [05909025]	C CONTECON GUAYAQUIL	7,280	0 05909025201501413696S	SALIDA POR ACEPTACION DE
	19/02/2015 05:10:00	[028]GUAYAQUIL - MARITIMO			
4	ACEPTACION DE DECLAR		12,674.84		
	18/02/2015 11:37:37	[028]GUAYAQUIL - MARITIMO		15.334 0190431220150000666P	

Ilustración 19 Informe de novedades

Se evidencia a través de la figura 19 la regresión de una carga con salida autorizada y su informe de novedades en el portal Ecuapass.

Tabla 6 Detalle de novedades sujetas a inspección por SENAE durante la salida de cargas

Tipo de Carga	Novedades
Contenerizada	Diferencia del tipo de contenedor
	Diferencia de número de sello
	Exceso de peso del 10%
	Diferencia de peso del 10%
Suelta	Exceso de cantidad de bultos
	Exceso de peso del 10%
	Deficiencia de cantidad de bultos
	Deficiencia de peso del 10%

Fuente: Aduana del Ecuador

Elaboración: García Pacheco, Evelyn; Ordoñez Cortez, Tamara

En la tabla 6 se presentan las cuatro (4) causales por las que las cargas contenerizadas o sueltas deben ser regresadas para un proceso de inspección posterior a la autorización de salida otorgada por el SENAE

4.1.8. Responsabilidades del Depósito Temporal

Operador de Almacenamiento o Depósito Temporal se denominan a los concesionarios autorizados por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador que

realizan sus actividades y brinden sus servicios prestados portuarios a los Operadores de Comercio Exterior.

En relación al Art. 53 Depósito Temporal Sección IV sostiene: (Asamblea Nacional, 2015).

Es el servicio aduanero prestado directamente por la Autoridad Aduanera o por terceros autorizados de dicho servicio, destinado para aquellas mercancías que no puedan ser cargadas o descargadas directamente hacia o desde el medio de transporte que las llevará a su destino final, o cuyo retiro o levante, de acuerdo con la modalidad de despacho, requieran otras operaciones aduaneras.

De ser agravante el faltante o extracción de las mercancías en los Depósitos Temporales, sea igual o superior a diez salarios básicos unificados del trabajador en general, en el Art. 301 COIP No 08.- será aplicable la figura de contrabando un delito inmerso con la administración aduanera a los Depósitos Temporales, cuyas mercancías sin haber obtenido el levante de las mismas son responsables si permitieren por acción u omisión a este delito.

Los servicios tarifados serán de conocimiento público que el Concesionario o Depósito Temporal cobrará al Consignatario final de la carga.

Para la ejecución del cobro de los servicios portuarios enfocados en el depósito temporal Contecon (CGSA), se considerará la unidad del peso o volumen, metro cúbico, la tonelada métrica se aplicará cuando el peso volumétrico no sea superior a su peso existente. Se gestionará la medición de la carga cuando el volumen no se encuentre detallado en el Manifiesto de Carga.

SERVICIOS EJECUTADOS			
RUBRO	CANT	P.UNITARIO	TOTAL
Recepción/ Despacho Contenedores (IMPO)	1	39.15	39.15
Porteo de contenedores (IMPO)	1	45.67	45.67
Devolución Contenedores Desconsolidados	1	130.79	130.79
Desconsolidación de Contenedores	1	130.49	130.49
Manipuleo	0	32.62	0
Limpieza de Contenedores Fumigación	1	6.36	6.36
Carga IMO	0	39.38	0
Almacenaje (De 1 a 10 días)	0	3.26	0
Almacenaje (De 11 a 20 días)	0	3.91	0
Almacenaje (21 días en adelante)	0	5.22	0
		<i>Subtotal</i>	\$ 352.46
		<i>IVA 12% (+)</i>	\$ 42.30
		<i>Total</i>	\$ 394.76

Ilustración 20 Costos por el servicio de apertura en CGSA

Variables del Despacho anticipado en cargas FCL/LCL

4.1.9. Variable 1 – Incoterms 2010 – Empaque y embalaje en origen

Establecer el alcance del precio de un producto o bien, conocer el momento y lugar del traspaso del riesgo sobre la mercadería del vendedor hacia el comprador, indicar el lugar y entrega de la mercadería, formalizar el contrato y costo del transporte, entre otros, son aspectos fundamentales para el correcto despacho de las mercancías declaradas a los diferentes regímenes, gracias a la implementación de los Incoterms (ICC, 2011) se simplifican y armonizan las reglas del comercio internacional, mejorando la cadena logística.

En la última revisión realizada por la Cámara de Comercio Internacional se estableció dos grupos según el modo de transporte.

- Cualquier modo de transporte
- Transporte marítimo y vías navegables interiores

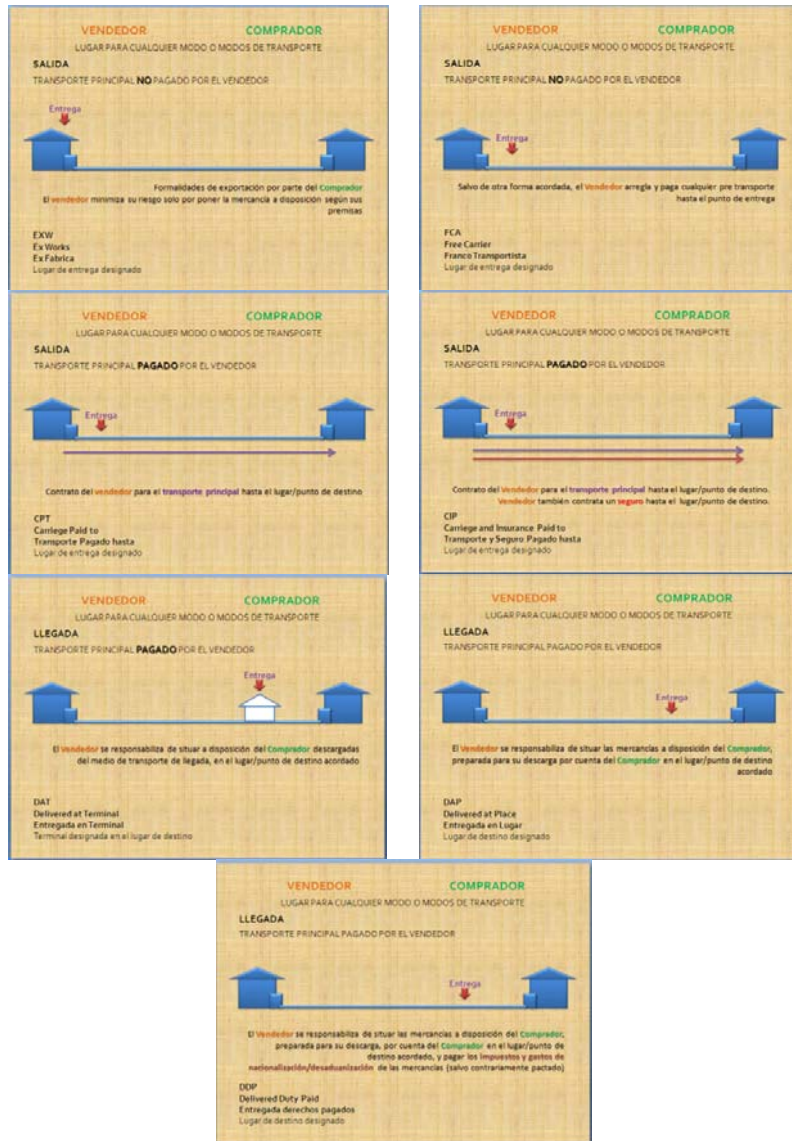
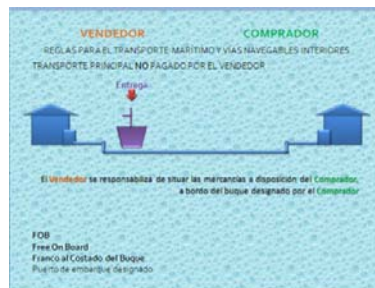
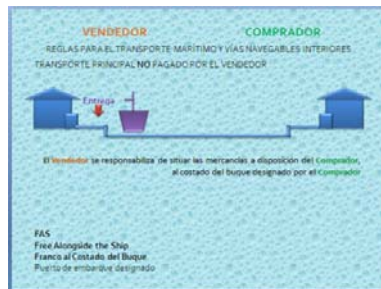


Ilustración 21 Incoterm para cualquier medio de transporte



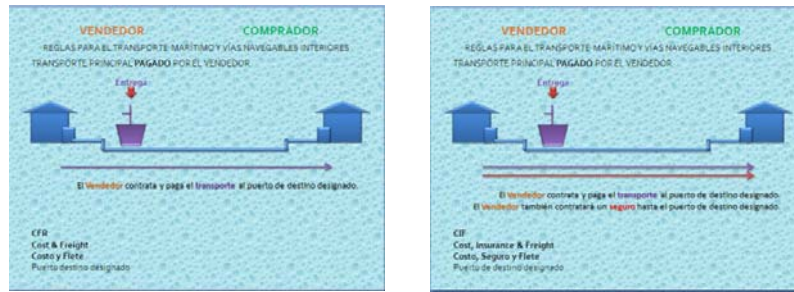


Ilustración 22 Incoterms para Transporte marítimo y vías navegables interiores

En las figuras 21 y 22 se presentan los 11 términos de negociación internacional vigentes a la fecha.

Por lo general por impericia del importador este fía ciegamente las responsabilidades al agente de carga [coloader], la realización del transporte internacional, servicio que conlleva previo a su embarque la coordinación entre proveedor, agente de carga y consolidadora la recogida de la carga desde las bodegas del exportador al almacén o bodegas del agente de carga para su posterior proceso de consolidación y adecuación en el empaque, la asignación de etiquetas, distinción de cantidad, tipo de carga, volumen m³, kilos y tonelaje por cada consignatario.

4.1.9.1. Tipos de Marcado.

- a) *Marcas Estándar o de expedición:* Denominadas por contener información sobre su destino, dirección, número de referencia, importador, número de unidades.
- b) *Marcas Informativas:* Designadas así por contener información en la etiqueta aplicada en su empaque y embalaje, país de origen, puerto de salida, puerto de entrada, peso neto y bruto, dimensiones de las cajas.

c) *Marcas de Manipulación:* Es la información que proporciona las advertencias en el momento de manipular o transportar la carga.

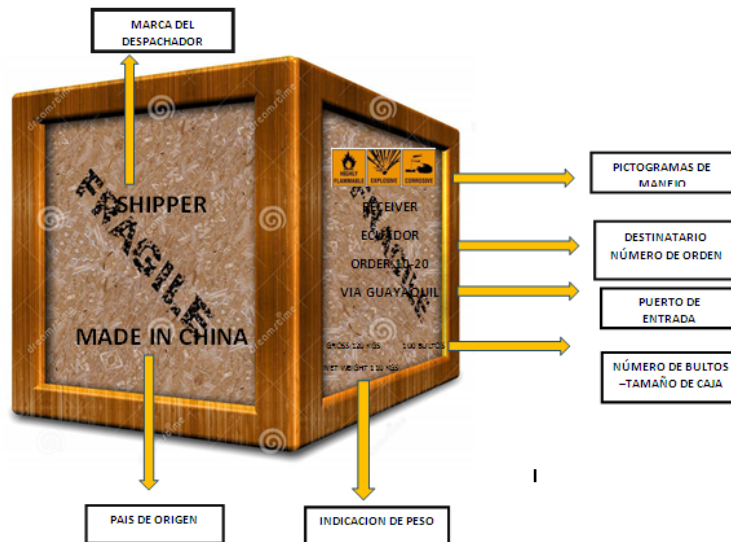


Ilustración 23 Tipos de Marcado

No obstante, se resalta este proceso desde su origen ya que efectivamente influye en el país de destino al realizar el proceso de desconsolidación de la carga.

Cabe resaltar que el giro del negocio de las consolidadoras de cargas, al igual que las navieras es conducir de un lugar a otro, mercancías ajenas y a entregarlas a la persona a la que vaya dirigida mediante el pago de un flete; siendo el embarcador el único responsable de las mercaderías a transportar, por lo expuesto se puede observar en los documentos de transporte la leyenda [*said to contain*], *dice contener*.

4.1.10. Variable 2.- Validación del Documento de transporte vs Warehouse en origen

El agente de carga internacional notifica vía e-mail el prealerta de la carga a transportar a su aliado responsable en destino, el prealerta suele contener información del warehouse o notificación de carga, fotografías de despacho y lista de empaque, esta documentación regularmente es notificada previo al zarpe de la nave, el borrador o proforma del B/L es notificado una vez confirmado el zarpe del medio de transporte, siendo el primero en confirmar el master B/L por los plazos establecidos por cada país para su cierre y transmisión [*cut off*], mientras que el documento de transporte house podrá aprobarse hasta días antes del arribo del medio al territorio nacional.

[El Warehouse. - Es el documento de confirmación de recepción de la carga en el Depósito o Bodega del Coloader.]

[Notificación de Carga. - Es el documento que informa a la Consolidadora de Carga previo al zarpe o salida del buque, donde se detalla (peso, volumen, cantidad, puerto de salida, entre otros) del despacho consolidado.]

[Draft del B/L.- Notificación enviada de manera electrónica a la consolidadora quien a su vez podrá reenviar al importador para su revisión y posterior aprobación.]

4.1.11. Variable 3.- Lugar de emisión del Documento de Transporte

Dependiendo de la negociación realizada, el proveedor o embarcador en origen proveerá las instrucciones de embarque, es decir, es quien también autoriza la emisión o liberación del B/L original o final en el país de origen o destino.

Establecido el lugar de emisión de documento de transporte y confirmado el arribo de la carga, la consolidadora dará inicio a la certificación del flete internacional [*pre pagado o al cobro*] y colocación del visto bueno, la consolidadora autorizará al depósito temporal mediante Carta de Autorización, la salida de las mercancías.

Es responsabilidad del importador contar con el B/L original o con la autorización de emisión en destino, debido a que la ausencia del documento de transporte original afecta al proceso de desconsolidación y nacionalización bajo la modalidad de despacho anticipado. Si existiere valores adeudados al proveedor o exportador, éste no liberará los documentos para su posterior certificación por parte de la consolidadora de carga y a pesar de contar con Salida *Autorizada* por parte del SENA, no podrá realizar el levante de la carga al no contar con la *Carta de Salida o Autorización de Salida de Mercadería*.

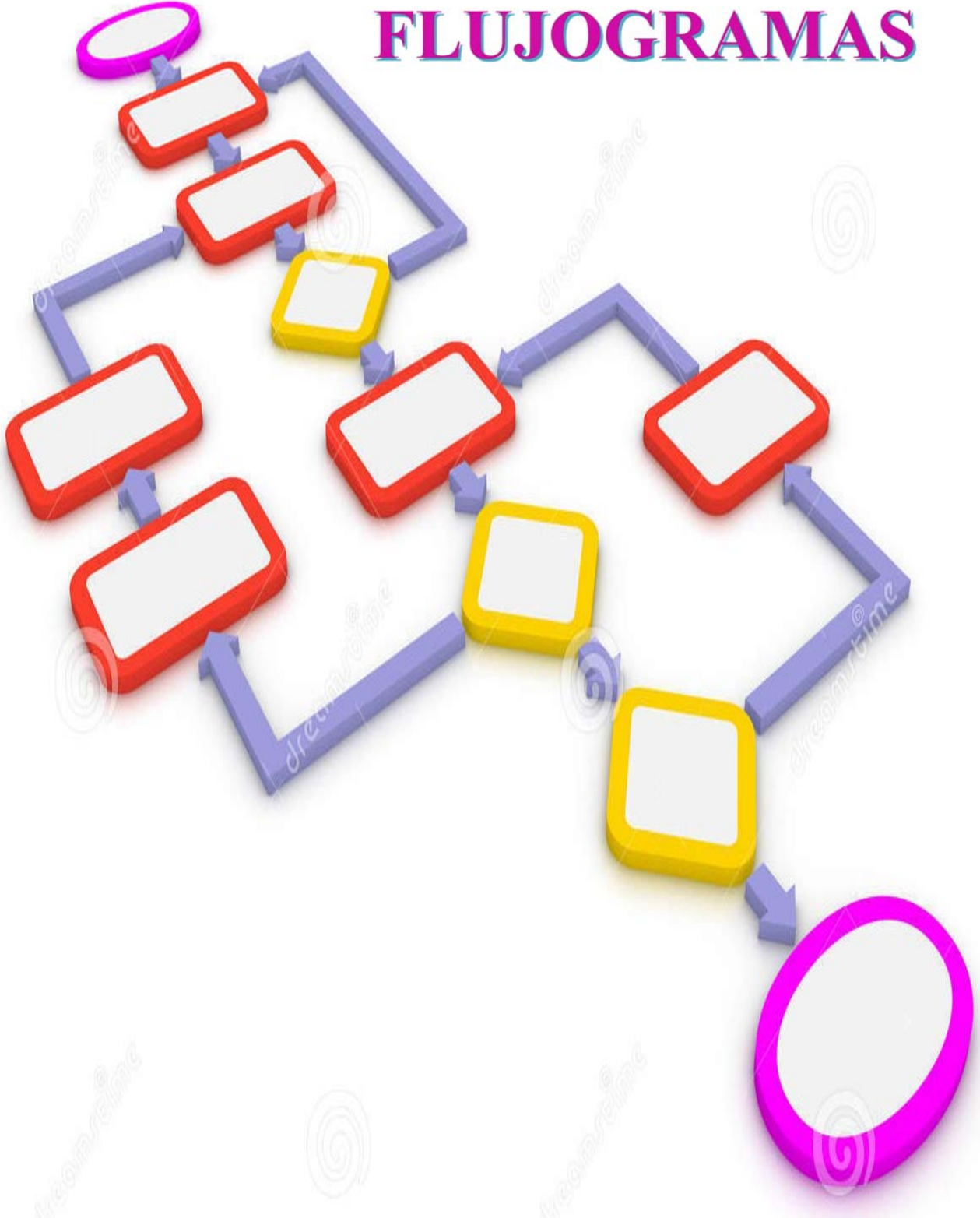
4.1.12. Variable 4.- Segregación de Carga en el Depósito Temporal

La utilidad de la desconsolidación es aplicar la técnica del grupaje de carga con el fin de reducir costos de transporte. Esta técnica consiste en cargar diversas mercancías de diferentes clientes en un sólo contenedor. El agente de carga internacional es el responsable de agrupar la carga en sus bodegas o almacenes y su corresponsal o representante en el país de destino segregará las mismas en los depósitos temporales habilitados para tal fin.

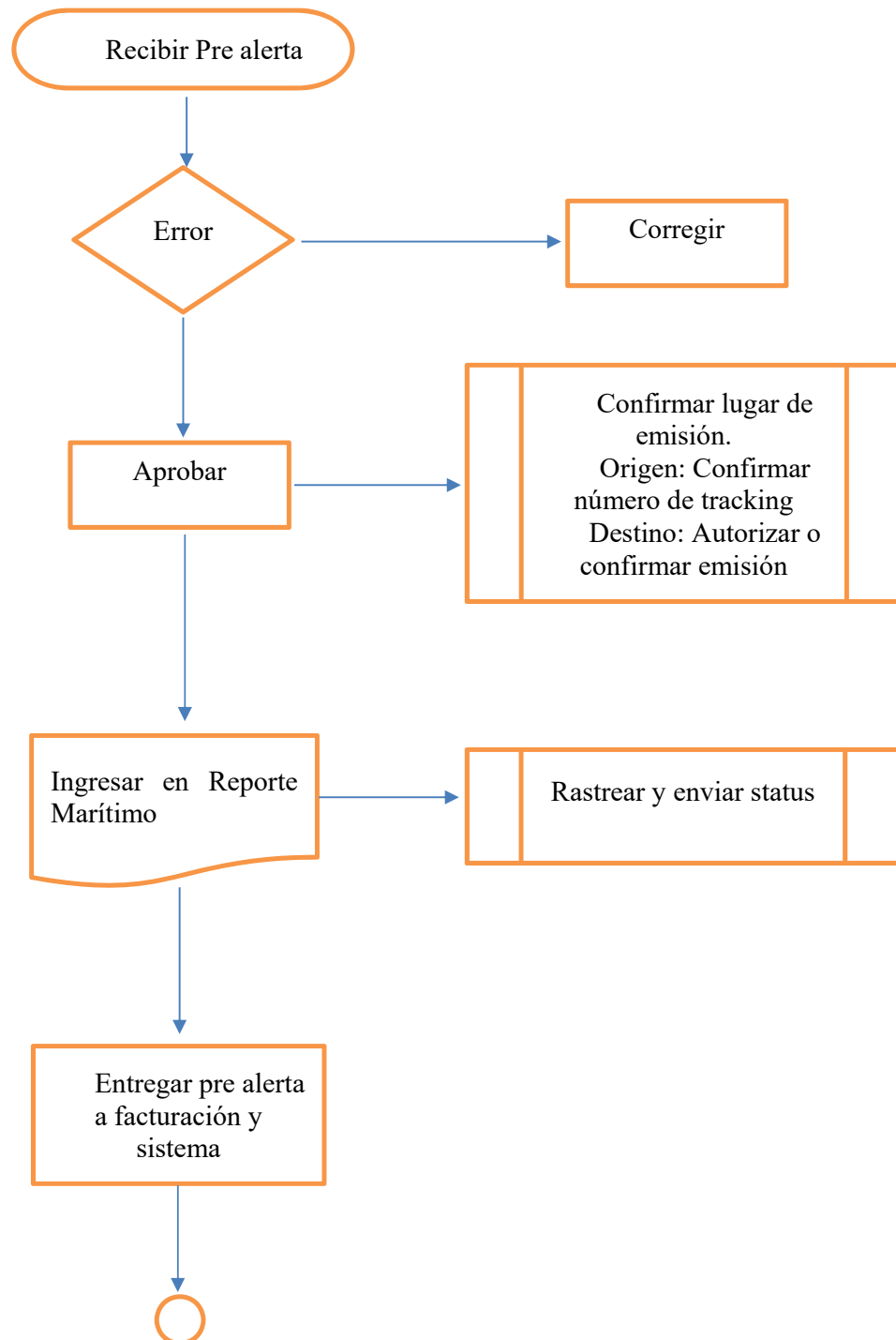


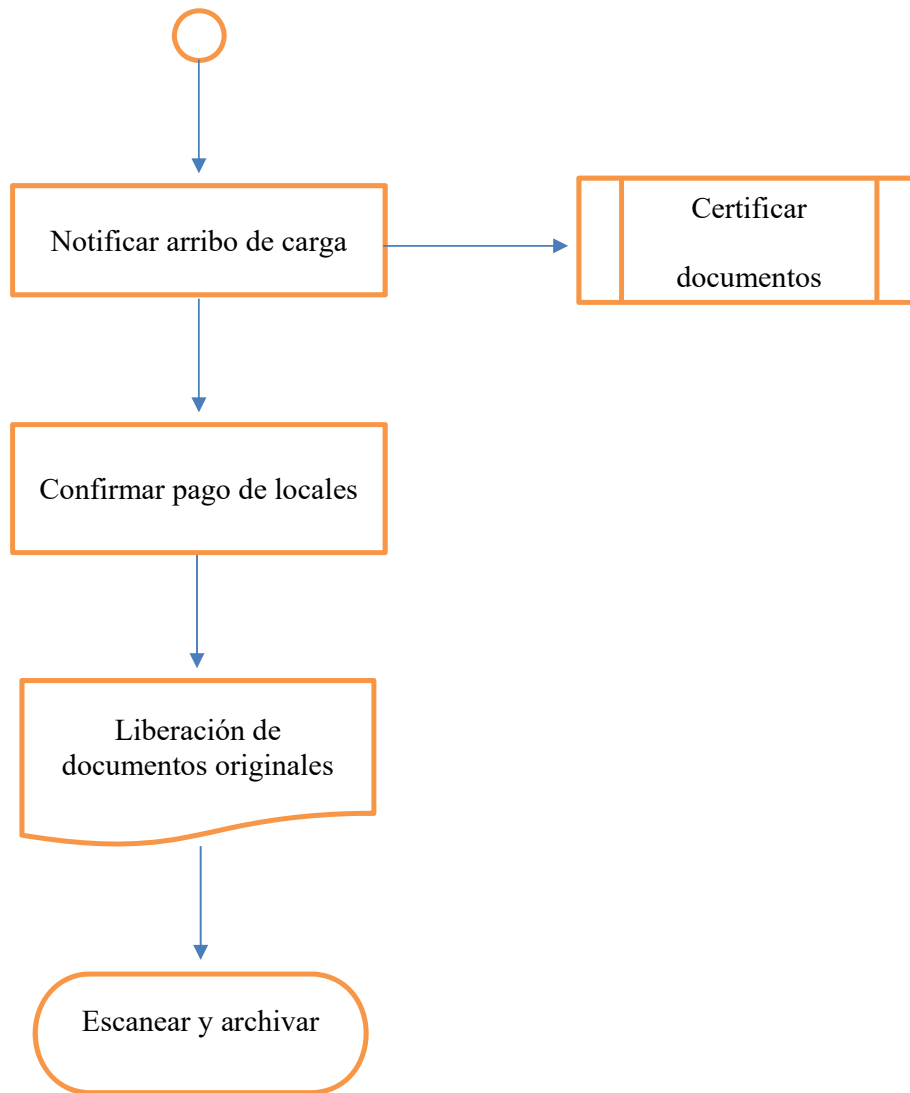
Ilustración 24 Segregación de Carga

FLUJOGRAMAS



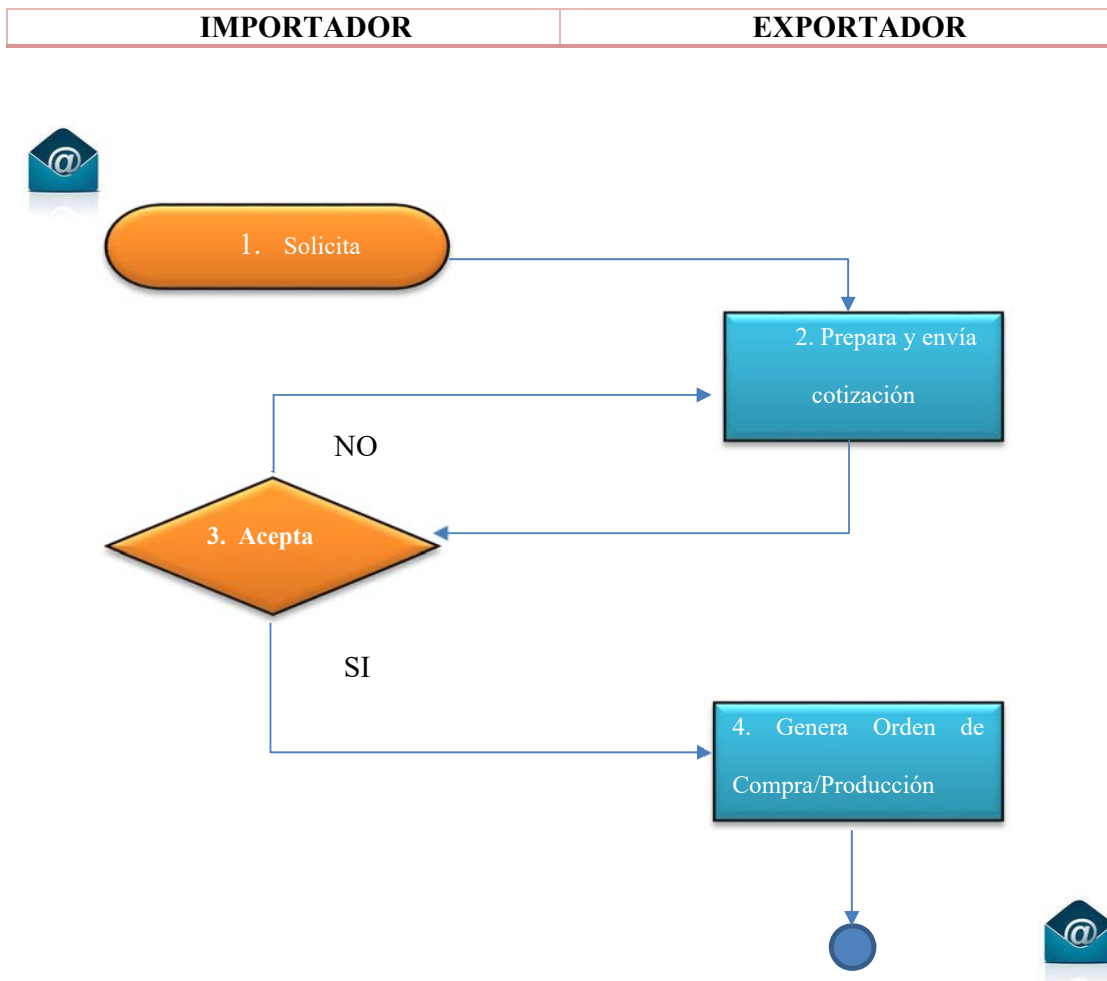
- 1) Las empresas consolidadoras de carga deben contar con un procedimiento de revisión a fin de evitar errores en los documentos de transporte vinculados a cargas para apertura tal y como se ejemplifica en el flujograma siguiente.





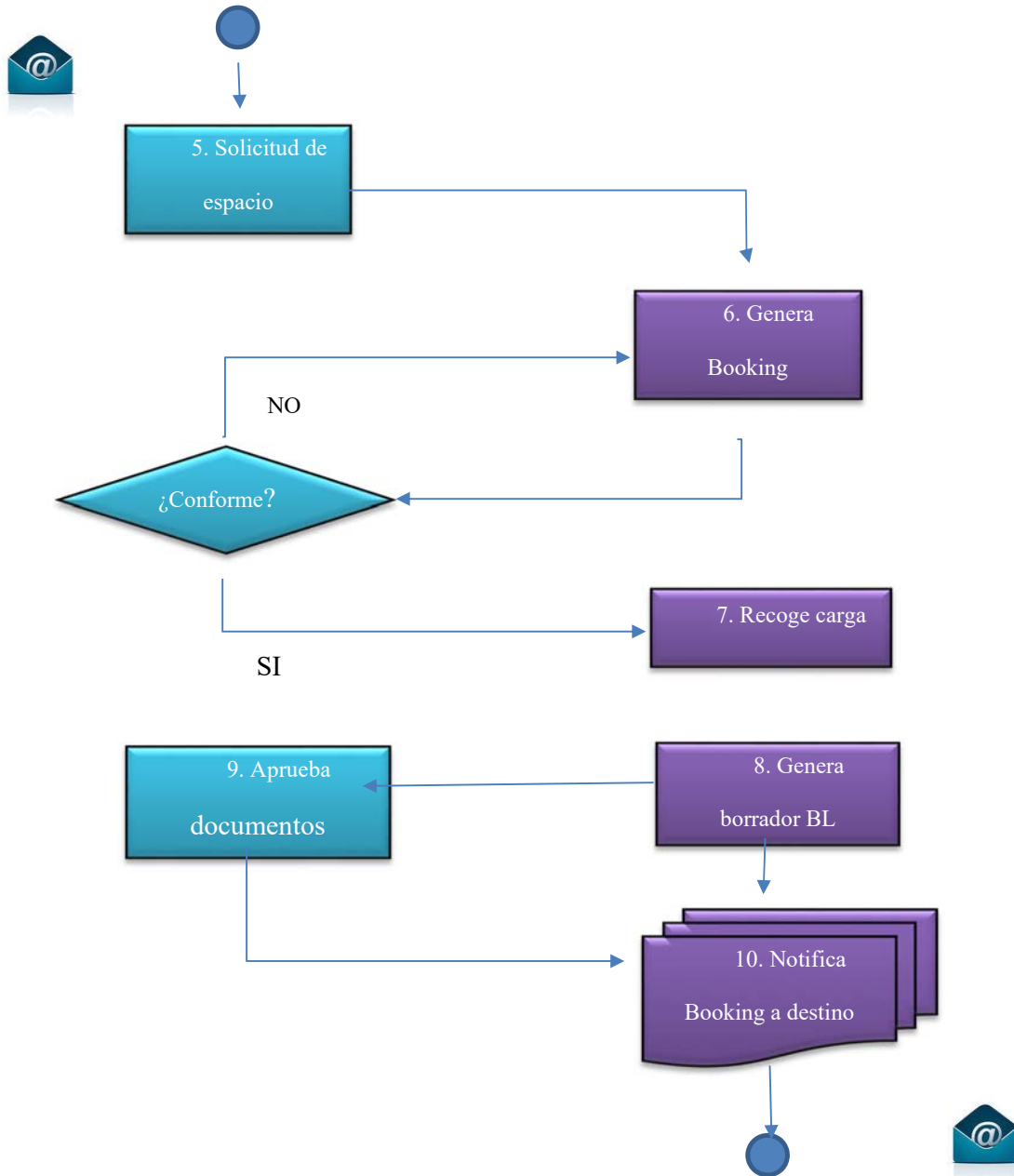
Como se aprecia en el flujograma que antecede la compañía encargada de des consolidar la mercancía recibe por parte de su agencia autorizada en origen los borradores de la carga a consolidarse (pre alerta), el mismo que debe ser revisado y validado por ambas estaciones. La suma de bultos y peso de los documentos hijos o house (HB/L) darán como resultado el documento de transporte madre o master (MB/L).

Para una revisión más efectiva es necesario contar con la lista de empaque de las mercancías a transportar, en esta lista elaborada por el embarcador o exportador se detalla el tipo de embalaje, la cantidad, peso bruto, peso neto y dimensiones de la carga. Como se mencionó en puntos anteriores, el correcto marcado de la carga facilitará y brindará mayor agilidad al momento de dar paso al proceso de apertura y desconsolidación de la carga.

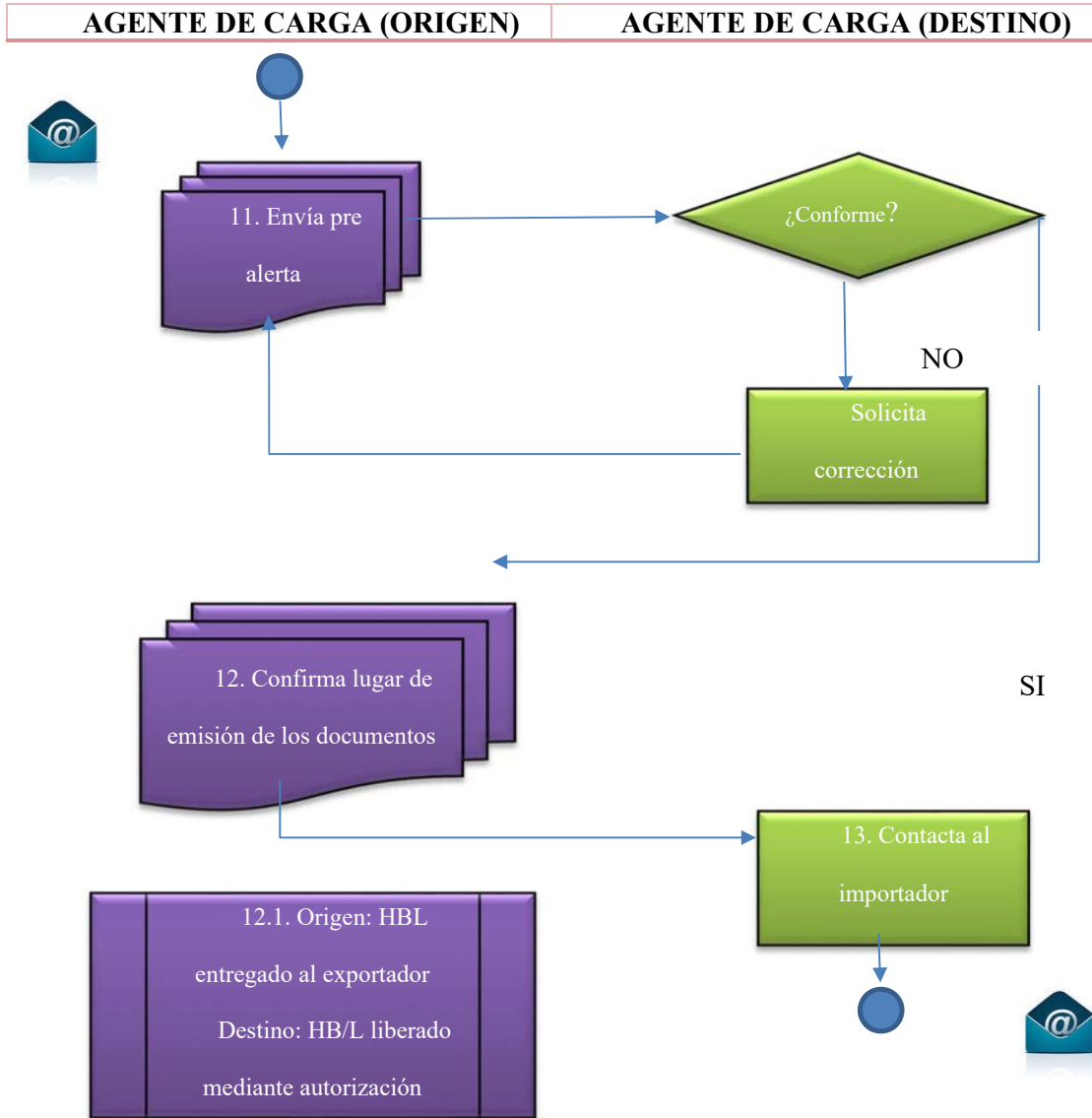


1. El importador contacta y solicita cotización.
2. Exportador prepara y envía proforma, la misma que debe especificar precio del producto, moneda y forma de pago, término de negociación.
3. Se analiza y aceptada la propuesta.
4. Por mutuo acuerdo se establece la compra/venta generando factura comercial con orden de compra o producción.

EXPORTADOR	AGENTE DE CARGA (ORIGEN)
------------	--------------------------

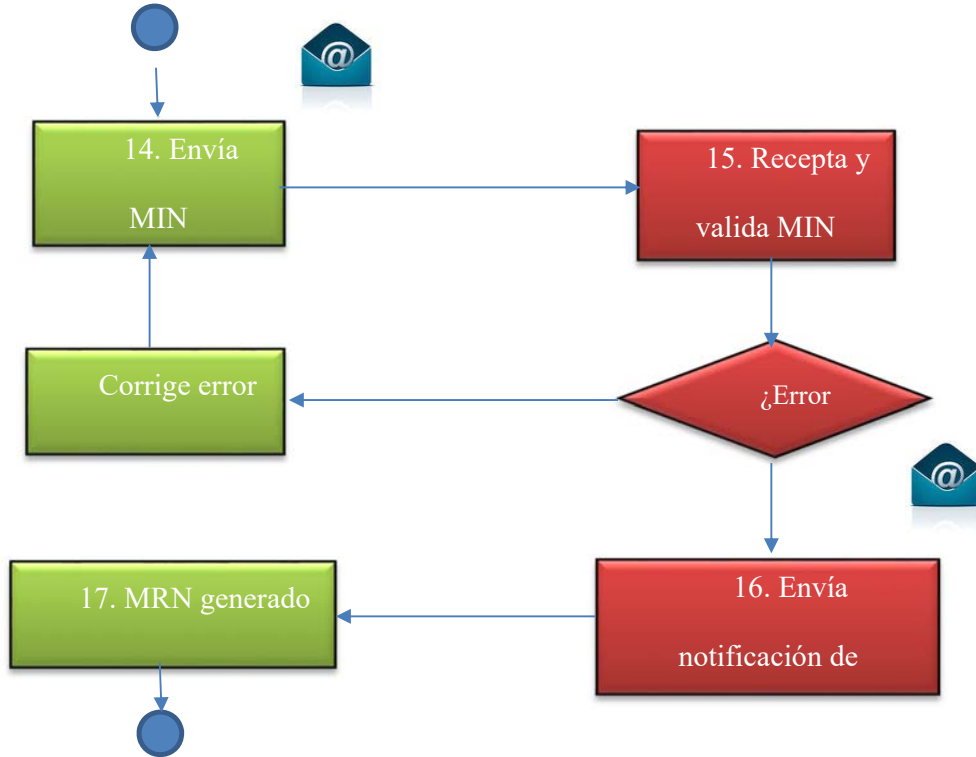


5. El exportador contacta a una agencia de carga para separar espacio dentro de un contenedor.
6. Agencia de carga confirma programación de salidas de las naves y genera el booking o reserva. El exportador antes del cut off o corte debe contar con carga embalada para su despacho.
7. Agente de carga recoge la mercancía y la consolida dentro de un contenedor
8. Se genera borrador del documento hijo y se notifica al exportador para su aprobación.
9. El exportador deberá revisar y aprobar el contenido del documento de transporte, validará peso bruto, neto, cantidad de bultos.
10. Aprobado el borrador de HB/L, la agencia de carga notificará a su filial en destino sobre un despacho consolidado.

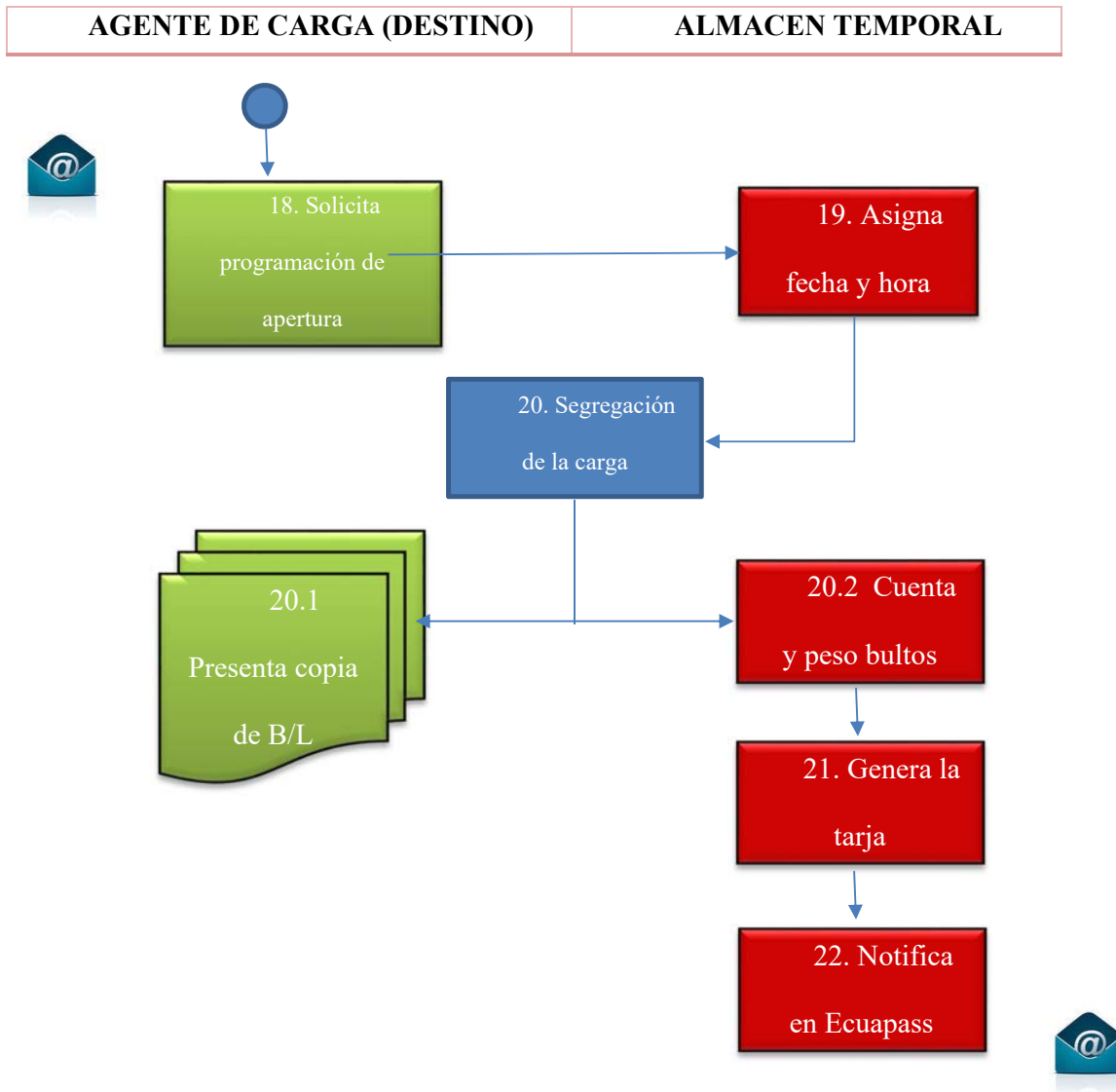


11. La agencia de carga en origen notificará mediante pre alerta a su filial en destino los documentos de embarque: BL madre y los BL hijos que contienen la información de las diferentes cargas.
12. Aprobado los documentos, el MB/L es enviado a la filial en destino, mientras que los HB/Ls serán entregados al exportador o contarán con orden de emisión en destino, es decir, serán liberados cuando el exportador autorice su impresión.
13. La agencia de carga en destino tomará contacto con el importador.

AGENTE DE CARGA (DESTINO)	ADUANA
---------------------------	--------

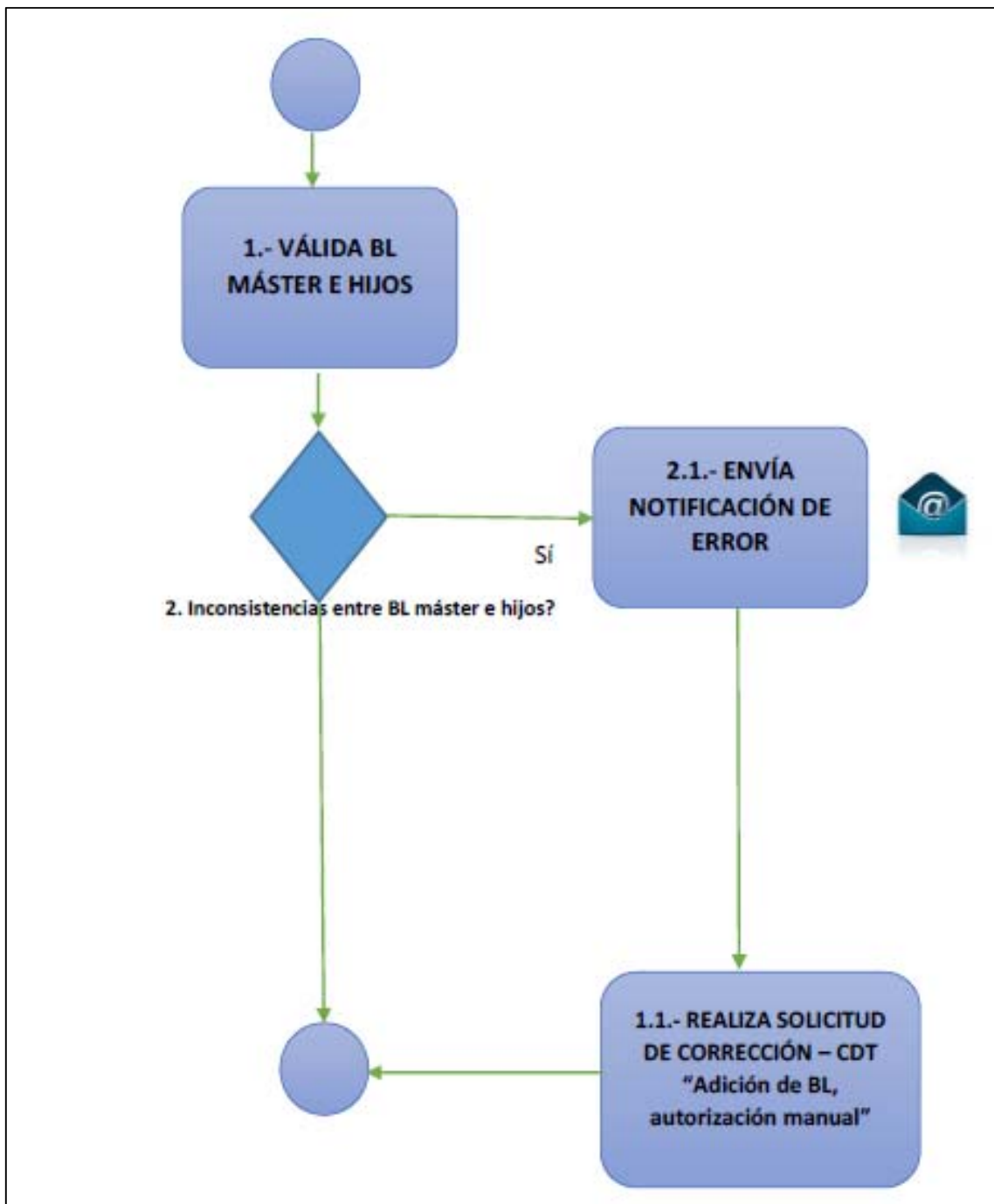


14. Consolidadora de carga envía Manifiesto de importación marítima al sistema Ecuapass.
15. Aduana recpta y valida la información de la consolidadora de carga contra la manifestada por la línea naviera. La suma de los B/L hijos manifestados dará como resultado el total de peso y carga del B/L master.
16. A través del mismo sistema se notifica aceptación del MIM generando un número de orden.
17. El número de manifiesto queda habilitado y vinculado a la carga próxima a arribar.

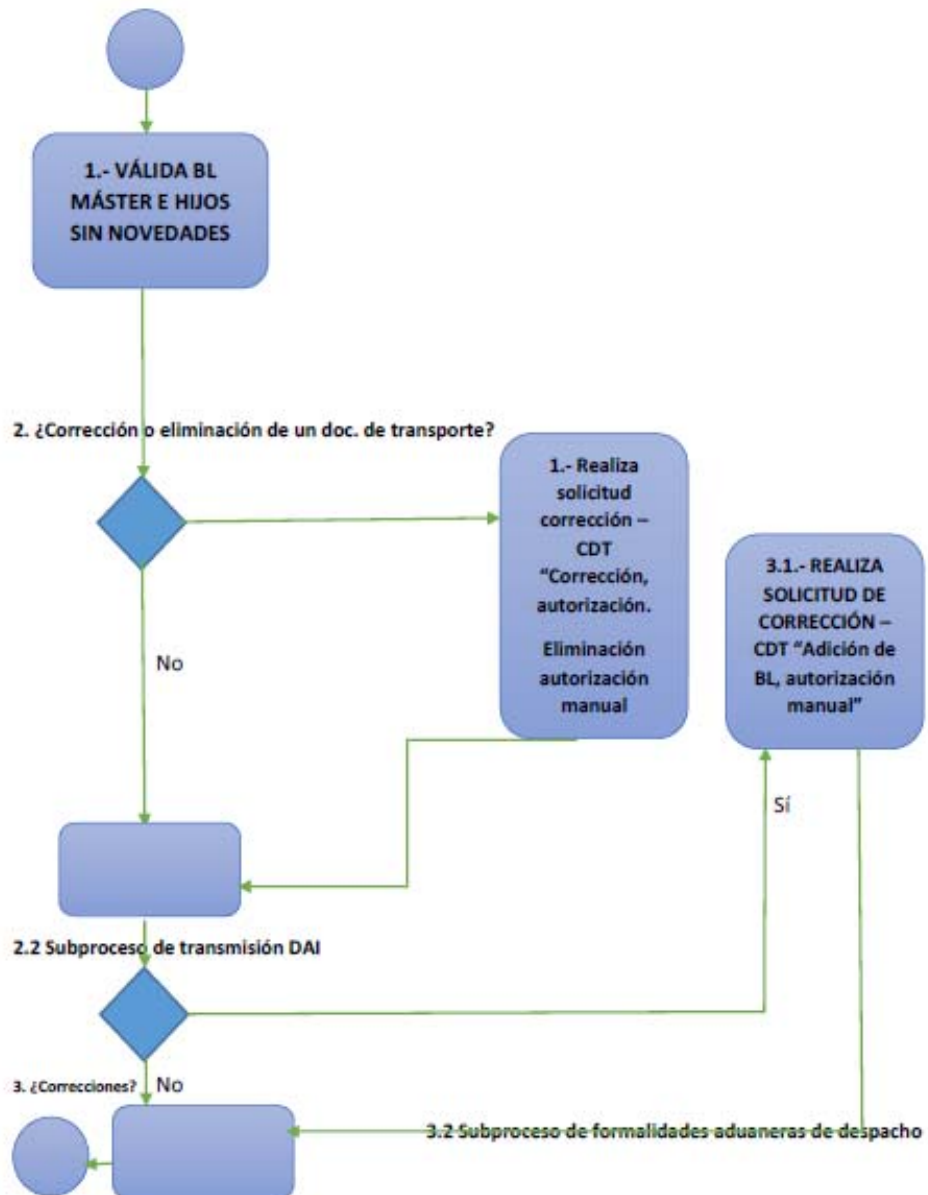


18. Agencia de carga solicita programación de apertura adjuntando manifiesto de carga y MRN asignados a cada HB/L.
19. El almacén temporal asigna fecha y hora de la apertura.
20. Proceso de apertura del contenedor y segregación de la mercancía por cada HB/L.
 - a. La agencia de carga deberá presentar todos los documentos house de cada embarque del consolidado.
 - b. El almacén pesa y cuenta las cantidades recibidas durante la apertura.
21. El almacén emite documento con informe de desconsolidación.
22. Ingresa la información obtenida en la apertura.

**MANIFIESTO DE IMPORTACIÓN MARÍTIMO – MIM ADICIONES POR
INCONSISTENCIAS ENTRE LOS MÁSTERS E HIJOS**

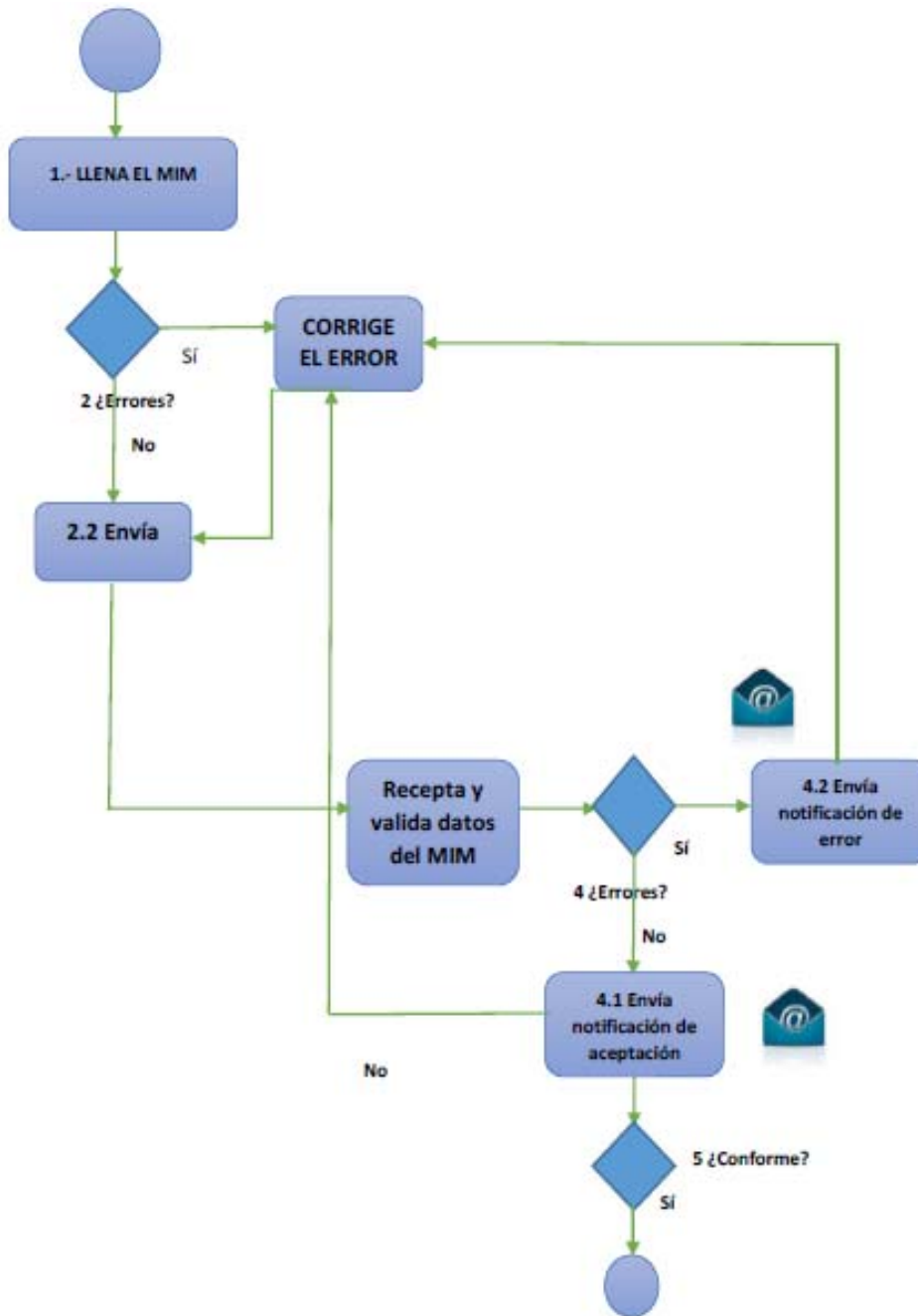


MANIFIESTO DE IMPORTACIÓN MARÍTIMO – MIM
CORRECCIONES/ELIMINACIONES PREVIO Y POSTERIOR A LA
TRANSMISIÓN DE LA DAI



MANIFIESTO DE IMPORTACIÓN MARÍTIMO – MIM

MODIFICACIONES PREVIO AL REGISTRO DE INFORME DE LLEGADA



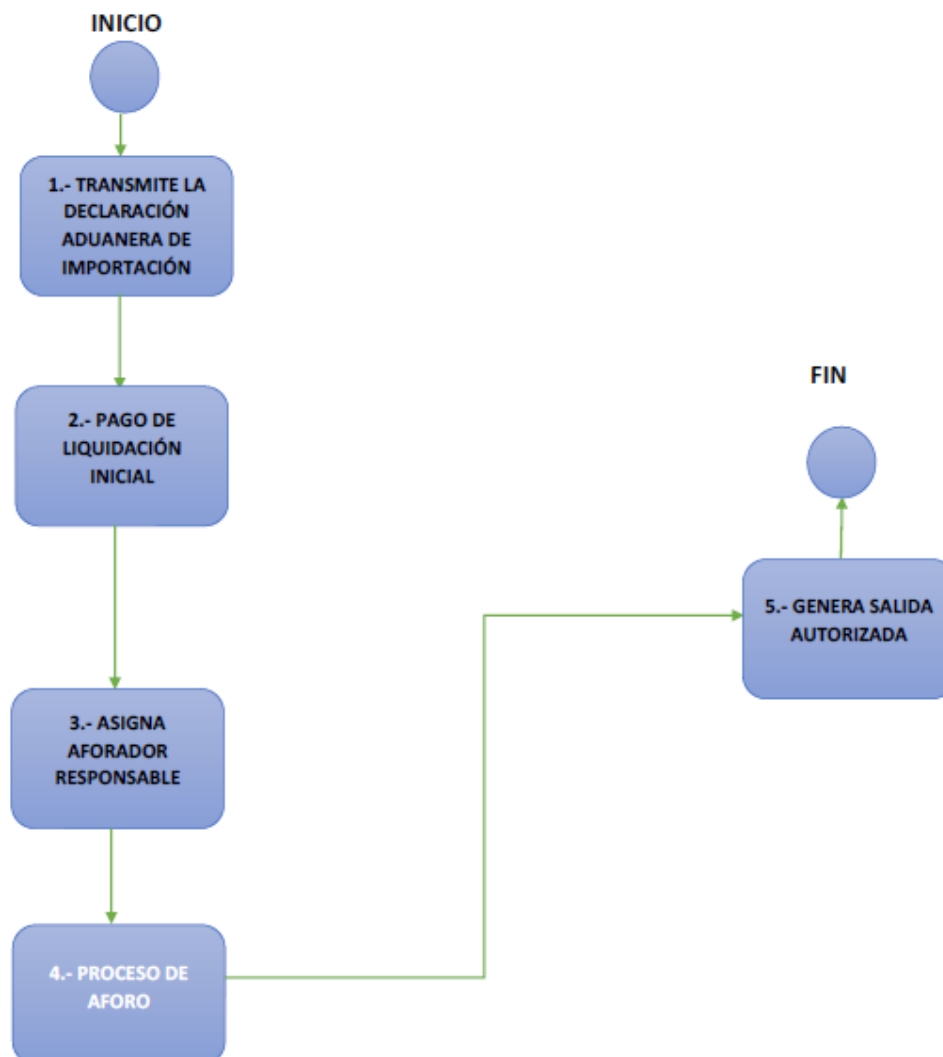
DESPACHO ANTICIPADO MARÍTIMO CON CANAL DE AFORO AUTOMÁTICO

– SENA E



DESPACHO ANTICIPADO MARÍTIMO CON CANAL DE AFORO FISICO

INTRUSIVO -DOCUMENTAL – SENA E



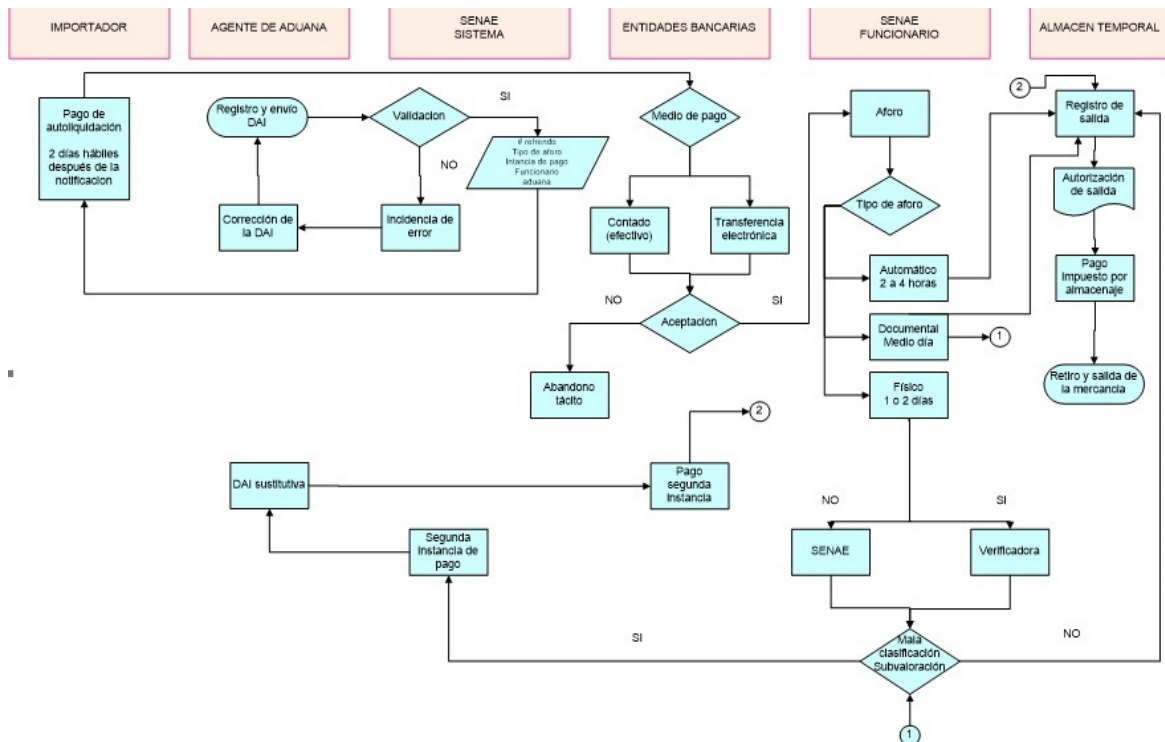
El despacho anticipado es una facilidad al comercio exterior aplicada por las aduanas modernas en diferentes países, aquellas naciones que apuestan por el desarrollo de sus relaciones internacionales y el crecimiento de sus mercados. Aduana del Ecuador SENA E, durante su proceso de modernización y mejora permitió la aplicación del despacho anticipado para todos aquellos importadores que debido a la prioridad en la salida de sus cargas o debido a la logística particular de estos operadores de comercio

exterior, deseen someterse voluntariamente al proceso de declaración de importación anticipada.

Es importante señalar que el proceso de desconsolidación de carga es realizado por el almacén temporal mediante petición de la compañía dueña del consolidado de la mercancía; por lo tanto, bajo solicitud de la consolidadora de carga se realiza la segregación e identificación de los bienes amparados a cada documento de transporte hijo.

La desconsolidación de carga se ejecutará a las cargas manifestadas bajo esta modalidad, independiente a si las mismas fueron o no declaradas anticipadamente por el importador a través de su agente afianzado.

Flujograma del Trámite de Importación Marítima Consolidada.



4.2. Evaluación del tiempo & costos adicionales para el Despacho Anticipado

4.2.1. Análisis de los tiempos de nacionalización

Tomando como referencia los resultados expresados en la Rendición de Cuentas del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador Distrito Guayaquil para el año 2014 (Aduanas del Ecuador SENAE, 2015), en los Tiempos de Nacionalización, se observa un tiempo de 5,20 días desde la llegada del medio de transporte hasta su salida del depósito temporal, mientras que para el 2015 se evidenció una disminución de 0.16 días entre la etapa 1 [*llegada del medio de transporte*] hasta la final de la etapa 3 [*Pago de la liquidación.*]

Tabla 7 Etapas Tiempo de Nacionalización 2014

Descripción de Etapas 2014	Días
Etapa 1	0,777
Etapa 2	2,40384
Etapa 3	0,72916
Etapa 4	0,29
Etapa 5	1,00
Tiempo total del proceso	5,20

Tabla 8 Etapas Tiempo de Nacionalización 2015

Descripción de Etapas 2015	Días
Etapa 1	0,697
Etapa 2	2,3639
Etapa 3	0,6891
Etapa 4	0,29*
Etapa 5	1,00*
Tiempo total del proceso	5,04

Tabla 9 Proyección Etapas Tiempo de Nacionalización 2016

Proyección de Etapas 2016	Días
Etapa 1	0,72
Etapa 2	2,18
Etapa 3	0,66
Etapa 4	0,29*
Etapa 5	1,00*
Tiempo total del proceso	4,85

*En la proyección realizada por el SENA E las etapas 4 y 5 no han sido consideradas debido a que dependen de manera directa del importador.

Gráfico 25 Descripción de Etapas del tiempo de nacionalización



En la figura N° 25 se aprecia cada uno de las fases por las que las cargas a nacionalizarse atraviesan.

4.3. Presentación de Casos

El presente trabajo de investigación presenta casos reales, de los mismos que se ha preferido omitir los nombres de los importadores, agentes de aduana y compañía consolidadora de cargas involucradas.

4.3.1. Caso N° 1

Tabla 10 Error en ingreso del manifiesto de importación

Puerto de Carga	Santos – Brasil
Puerto de Descarga	Guayaquil – Ecuador
Documento de Transporte Master	603719948
Documento de Transporte Hijo	DC01SSZ10402
Cantidad de Bultos	20 paletas LCL/LCL – Declarado por error FCL/FCL 1x40 HC
Peso Bruto 2	18990.00 kg
Peso Bruto 1	27000.00 kg
Peso Neto	17446.59 kg – Corrección del Manifiesto

Volumen	38.40 m ³
# Manifiesto de Carga	CEC2015MAEU0043-0032-0402
# DAI	02820151000116501
Depósito Temporal	CGSA
Tipo de Aforo	Automático
Fecha de Arribo	20/02/2015
Fecha de la transmisión aduanera	19/02/2015
Fecha de informe de ingreso 1	20/02/2015
Fecha de informe de ingreso 2	17/03/2015
Fecha de informe de salida	06/04/2015
Fecha de Autorización de Salida	02/04/2015

Sistema Ecuapass, transmisión de MIM

Estado	CORRECCION DEL MANIFIESTO	Nacionalidad del Medio de Transporte	SG	SINGAPUR
Nombre del Medio de Transporte	MAERSK BOGOR	Agente Operador de Carga	[02907986] MAERSK DEL ECUADOR C.A.	
Puerto de Embarque	[BR] BRASIL		[BRSSZ] SANTOS	
Puerto de Llegada	[EC] ECUADOR		[ECGYE] GUAYAQUIL	
Distrito del Manifiesto	GUAYAQUIL - MARITIMO	Fecha y Hora de Llegada	20/02/2015	01 : 05 AM PM
Peso (Kg)	17,446.59 KG	Cantidad de Bultos	20	PALETA
Capacidad	0	Fecha de Embarque	19/01/2015	
Descripción de Mercancía	1X40 CNTR S.T.C 20 PX 500 SHRINK WRAPPED Vinculo UNIT LOAD 3300 CAN OF METAL 450 ML WAIVER APPROVAL LIMITED QUANTITY CATALISADOR SUPER COD CT295011015 CLASS 3 SUBSIDIARY RISK 3.0 UN1263 PACKING GROUP III LIQUID FLASH POINT 30C MARINE POLLUTANT NO EMS MFAG NUMBER FE SE 310,313 NET WEIGHT 1452,990 KGS GROSS WEIGHT			

Ilustración 25 Descripción de mercancías – error de ingreso -1x40 HC

Estado	INFORME DE SALIDA	Nacionalidad del Medio de Transporte	SG	SINGAPUR
Nombre del Medio de Transporte	MAERSK BOGOR	Agente Operador de Carga	[02907986] MAERSK DEL ECUADOR C.A.	
Puerto de Embarque	[BR] BRASIL		[BRSSZ] SANTOS	
Puerto de Llegada	[EC] ECUADOR		[ECGYE] GUAYAQUIL	
Distrito del Manifiesto	GUAYAQUIL - MARITIMO	Fecha y Hora de Llegada	20/02/2015	01 : 05 AM PM
Peso (Kg)	17,446.59 KG	Cantidad de Bultos	20	PALETA
Capacidad	0	Fecha de Embarque	19/01/2015	
Descripción de Mercancía	20 PX S.T.C. 500 SHRINK WRAPPED TRAYS UNIT LOAD 3300 CAN OF METAL 450 ML WAIVER APPROVAL LIMITED QUANTITY CATALISADOR SUPER COD CT295011015 CLASS 3 SUBSIDIARY RISK 3.0 UN1263 PACKING GROUP III LIQUID FLASH POINT 30C MARINE POLLUTANT NO EMS MFAG NUMBER FE SE 310,313 NET WEIGHT 1452,990 KGS GROSS WEIGHT			

Ilustración 26 Descripción de mercancías – error de omisión -1x40 HC

Durante la transmisión por parte de la consolidadora para esta unidad de 40 pies para apertura, se cometió 2 graves errores como se observa en el ítem *Descripción de mercancía* de las figuras 25 y 26.

Desarrollo. -

Se realiza la declaración de importación a consumo de dos trámites de carga suelta bajo la modalidad de despacho anticipado y se obtiene 2 números de DAI. Canal de aforo asignado es el automático, y estado de la Salida Autorizada.

Consulta de estado de declaración

Número de declaración: 028-2015-10-00116501 Estado de trámite: --Todo--

Fecha Declaración: --Todo-- Número de documento:

Nombre de importador: Búsqueda en resultados: Número de declaración:

Consultar

Resultado: 1 Información de contenedor Consultar detalle

No	Número de declaración	Nombre de Declarante	Fecha Declaración	Estado de trámite	Aforador asignado	Canal de Aforo	Importador	Código de Régimen
1	028-2015-10-00116501	SUAREZ GALAR	23/Feb/2015	SALIDA AUTORIZADA	AUTOMA	AFORO AUTOMA	TRECX CIA. LTI	IMPORTACION A C

Ilustración 27 Consulta de estado de la declaración

Se verifican los pesos publicados en cada MRN y se observa discrepancia entre lo reflejado en los documentos y lo manifestado en el sistema Ecuapass.

Donde dice (MIM)	Debe decir (Documentos)
1x40 STC 20 paletas FCL/FCL	20 paletas FCL/LCL
1x40 STC 5 paletas FCL/FCL	5 paletas FCL/LCL

Figurando 01x40 HC declarado en el MRN, no acatando a la figura de carga consolidada.

Criterio del depósito temporal – CONTECON (CGSA)

Haciendo referencia a los dos (2) números de cargas, los dos (2) Hbl, y a los dos (2) trámites generados para un solo contenedor y poseen salida autorizada, hemos realizado la consulta al depósito informándonos que la Unidad está manifestada bajo el MRN: CEC2015MAEU0043-0032-0402, la cual será únicamente actualizada al momento de realizar la facturación y salida de la carga con el Informe de Salida.

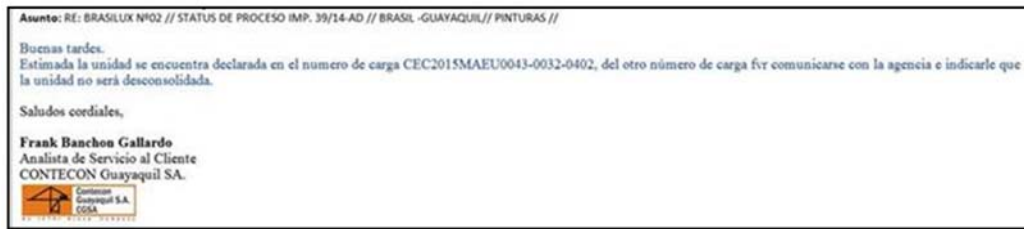


Ilustración 28 CGSA respuesta al Caso 1

Del MRN: CEC2015MAEU0043-0032-0400 sin informe de ingreso o programación de apertura de desconsolidación, se procede a realizar la consulta pertinente a Aduana.

Considerar que la Consolidadora de Carga realizó la consulta a Mesa de Servicios, previo a su embarque.

CC: Confirmar si se puede ingresar al Ecuapass 2 HBL del mismo consignatario como condición FCL/FCL y solo se manejaría 1 MBL. La carga estaría embarcada en un sólo contenedor.

RR: Nos complace recibir su consulta y al respecto le comunicamos que si puede ingresar 2HBL del mismo consignatario como condición FCL/FCL con un BL master.

- Criterio de Aduana

De acuerdo a las normas y aplicación al procedimiento de Facilitación al Comercio Exterior, como Sujeto Activo - Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador otorga el siguiente procedimiento:

Sírvase encontrar en archivo adjunto respuesta emitida.

1. Ingresar un Oficio a despacho solicitando el levante o rechazo de las declaraciones aduaneras de importación asociadas a los números de carga , informando que se va a proceder con la desconsolidación de las mercancías, adicionando carta de la

consolidadora de carga indicando el error que existió en la condición de carga y que debió ser consolidado y no simple como se encuentra actualmente.

2. Una vez que se haya realizado el reverso de las DAIs solicite mediante solicitud correctiva la condición de la Carga Simple a Consolidado.
3. Realizado el cambio de Condición , la Consolidadora de Carga deberá coordinar con el Depósito Temporal la correcta desconsolidación de las cargas, considerando que al no desconsolidar cabalmente la carga figurará como sobrantes o faltantes.
4. Se coordine con el Depósito Temporal el reverso de los ingresos de MRNs a fin de las cargas sean ingresadas como carga suelta.

Resumen: La Consolidadora de Carga no debió haber generado 02 Números de Manifiestos de Carga, a sabiendas de que se iba a ingresar a Depósito la Unidad de Carga, motivo por el cual al haber generado 02 MRN y con el objetivo de finiquitar los trámites sin novedades, dispone Aduana que la Consolidadora debe realizar el fraccionamiento de la Carga publicando los pesos definitivos de la carga figurando como consolidada – LCL/LCL.

Realizada la publicación de los pesos definitivos de los 02 MRN, se procede con el cambio de aforo de automático a físico, realizando la inspección de la carga, se obtiene la Salida Autorizada siendo ambas cargas sueltas desaduanizadas.

- Cambio de canal de aforo (Automático a Físico Intrusivo)

Se realiza el aforo físico con sus respectivos Técnicos Operadores, al existir dos Declaraciones Aduaneras de Importación.

INFORMACION GENERAL			
Tipo de notificación		NOTIFICACION DE JUSTIFICACION	
* Fecha/Hora TX	05/03/2015	* Número de declaración	01904312201500000797P
* Nro. Notificación	2	* Nombre del aforadores	CRATTI
* Fecha de caducidad	08/03/2015	* Código de Aduana	
No	Número de ítem	Tipo de novedad	Contenido
1	0	OTRO	A

ESTIMADO USUARIO, REALIZADO AFORO 100% SE SOLICITA SE DESCONSOLIDE LA CARGA PARA PODER DAR CONTINUIDAD AL TRAMITE.

Ilustración 29 Notificación de Justificación, novedad otros

En la figura 28 se observa la solicitud del aforador por desconsolidación de la carga para dar continuidad con el proceso de nacionalización.

Se genera un inconveniente al momento de realizar la desconsolidación de la carga, no se rigen a lo declarado en cada HB/L sólo desconsolidan 03 Pallet & 05 Pallets sin verificar lo declarado en el HB/L, se realiza la corrección de los pesos definitivos, siendo incorrectos.

INFORMACION GENERAL			
Tipo de notificación		NOTIFICACION DE JUSTIFICACION	
* Fecha/Hora TX	30/03/2015	* Número de declaración	01904312201500000797P
* Nro. Notificación	3	* Nombre del aforadores	CRATTI
* Fecha de caducidad	30/03/2015	* Código de Aduana	
No	Número de ítem	Tipo de novedad	Contenido
1	0	OTRO	A

SR USUARIO, EFECTUADO EL AFORO FISICO PARA CONSTATA QUE LA DESCONSOLIDACION FUE REALIZADA DE FORMA INCORRECTA, YA QUE LOS ITEMS DECLARADOS NO CONCUERDAN CON LO AFORADO. FAVOR REALIZAR NUEVAMENTE LA DESCONSOLIDACION DE MANERA CORRECTA Y NOTIFICAR PARA REALIZAR EL AFORO FISICO.

Ilustración 30 Desconsolidación incorrecta

El Departamento de Jefatura de Zona Primaria, ante el incidente ocasionado autoriza a la Consolidadora de Carga la reorganización, un procedimiento no común, ya que no es permitido ante Aduana mover unidades y crear nuevas paletas, se autoriza realizar la correcta desconsolidación de las cargas, no existiendo un procedimiento para la **reorganización de la carga**, gestión que se realizará en presencia de un delegado de Zona Primaria, en conjunto y participación de la Almacenera Contecon se brindó las facilidades pertinentes y finalizado el

proceso Aforo Físico sin novedades ha culminado el proceso de verificación acorde a lo Declarado.

Para: Tamara Ordoñez C.; mcalden@sgsa.com.ec
 CC: Sarbilan Juan Carlos - DZPG GYEM; Villavicencio Silvia - DZPG GYEM; Guberrez Evelyn - DZPG GYEM; Nina Marcos - DDEG GYEM; Ratti Claudia - JAFG GYEM; Hidalgo Jorge - JAFG GYEM; Cifuentes Tayron - DZPG GYEM
 Asunto: RV: SOLICITUD DE INSPECCION PREVIA // ZONA PRIMARIA // TRECX CIA LTDA // IMP-38-15-AD & IMP-39-15-AD // LCL
 Importancia: Alta

Estimados

Mañana se atenderá la solicitud de inspección de reorganización de la mercancía desconsolidada en presencia de la funcionaria Sra. Evelyn Gutierrez, Tecnico Operador de Zona primaria junto con la Eco. Claudia Ratti y el Eco. Jorge Hidalgo técnicos operadores de aforo físico.

Atentamente,

Ilustración 31 Reorganización de Carga

Tiempo de permanencia en el Depósito Temporal: 46 Días

Costo de Almacenaje: USD\$850.68

CLIENTE		NOMBRE/RAZON SOCIAL:		DIRECCION:		PROVINCIA:	
CIUDAD:		RUC:		OBSERVACIONES			
BUQUE:	MAERSK BOGOR	FECHA ARRIBO	2/22/2015 12:05:00 AM				
BK/BL:	VIAJE: 1503/1504						
1704481249001 - SUAREZ GALARZA RICARDO DIEGO DOC:02820151000118501							
Código	Descripción	Cantidad	V.Unit.	V.Tota			
ALCG	ALMACENAJE CARGA GENERAL NO CONVENCIONAL M3	268,8	0,38	102,14			
ALCG	ALMACENAJE CARGA GENERAL NO CONVENCIONAL M3	345,60	0,57	196,99			
PCGR	PESAJE CARGA GENERAL	18,99	5,75	109,19			
RCGR	RECEPCION / DESPACHO DE CARGA GENERAL NO CONVENCIONAL TON	38,4	3,83	147,07			
AFOR	OPERACION AFORO / INSPECCION CARGA GENERAL NO CONVENCIONAL M3	38,4	1,53	58,75			
2C33	PROVISION DE MATERIALES - ESTIBA PEQUEÑA	1,0	6,39	6,39			
RCGR	RECEPCION / DESPACHO DE CARGA GENERAL NO CONVENCIONAL TON	76,8	1,81	139,01			
CONTECON GUAYABO S.A Cancelado							
Este documento hace referencia a la FACTURA No 001-016-000037134 y no tiene validez legal alguna. La factura autorizada por el SRI la podrá visualizar y descargar en nuestro portal e-billing ingresando al siguiente link: http://fconitecongyt.e-custodia.com.ec				SUBTOTAL		758,54	
				IVA 0%			
				IVA 12%		91,14	
				TOTAL US\$		850,68	

Ilustración 32 Costo de Almacenaje

En la figura 32 se observa el valor cancelado de \$850.68 por los servicios almacenaje y servicios generados durante los 46 días de permanencia de la carga en el depósito CONTECON.

Cabe recalcar que al mencionarse carga desconsolidada, el único rubro a cancelar después de la segregación es el costo de almacenaje puesto que la mercancía hasta que no se solvente u obtenga la salida autorizada, dicha carga permanecerá almacenada en el Depósito Temporal a potestad de Aduana.

Líneas más abajo exponemos tentativa de valores que se debieron haber cancelado en su momento considerando el tipo de aforo inicial asignado Automático.

Costeo de Servicios Portuarios – Tiempo de Permanencia 1-7días (Aforo Automático)

MRN: CEC2015MAEU0043-0032-0402				
CODIGO	DESCRIPCION	CANTIDAD	V. UNITARIO	TOTAL
ALCG	ALMACENAJE CARGA GENERAL NO CONVENCIONAL	268.8	0.38	102.14
PCGR	PESAJE CARGA GENERAL	1	5.75	5.75
RCGR	RECEPCIÓN DE CARGA GENERAL NO CONVENCIONAL /TON	1	3.83	3.83
2C33	PROVISIÓN DE MATERIAL ESTIBA PEQUEÑA	1	6.39	6.39
SUB TOTAL				118.11
IVA				14.17
TOTAL USD \$				132.29

Como se ha evidenciado el importador canceló USD\$ 718,39 (USD\$ 850,68 – USD\$ 132,29) adicionales por las complicaciones generadas en esta desconsolidación de carga.

4.3.2. Caso N° 2

Tabla 11 Despacho anticipado con canal de aforo físico intrusivo

Puerto de Carga	Busan – Corea
Puerto de Descarga	Guayaquil – Ecuador
Documento de Transporte Master	SUDUN60621058019
Documento de Transporte Hijo	DEL/GQL/111469
Cantidad de Bultos	148 paquetes
Peso Bruto	3119.00 kg
Peso Neto	2964.27 kg
Volumen	8.259 m ³
# Manifiesto de Carga	CEC2016HLCU5380-4033-0001
# DAI	028-2016-10-00101545
Depósito Temporal	Contecon
Tipo de Aforo	Físico intrusivo – duda razonable
Fecha de Arribo	22/02/2016
Fecha de Apertura	22/02/2016
Fecha de la transmisión aduanera	22/02/2016 12:16 pm
Fecha de informe de ingreso	22/02/2016 16:11 pm
Fecha de informe de salida	08/03/2016
Fecha de Autorización de Salida	07/03/2016

Desarrollo. -

Se realiza el Despacho Anticipado correspondiente a la DAI 028-2016-10-00101545, con informe de ingreso de la carga: 22/02/2016 16:11 pm, asignación de canal de Aforo Físico Intrusivo.

Informe de novedades: Observación en base al Boletín No 236-2014 Duda Razonable.

Tiempo de Permanencia en el Depósito Temporal: 16 Días

Costo de Almacenaje: USD\$137,09

Carga	Codigo	Servicio	Cantidad	Precio	Total
CEC2016HLCU5380-4033-0001	ALCG	ALMACENAJE CARGA GENERAL NO CONVENCIONAL M3	58.10	0.39	22.66
CEC2016HLCU5380-4033-0001	ALCG	ALMACENAJE CARGA GENERAL NO CONVENCIONAL M3	49.80	0.59	29.38
CEC2016HLCU5380-4033-0001	PCGR	PESAJE CARGA GENERAL	3.12	5.87	18.31
CEC2016HLCU5380-4033-0001	RCGR	RECEPCION / DESPACHO DE CARGA GENERAL NO CONVENCIONAL TON	8.3	3.91	32.45
CEC2016HLCU5380-4033-0001	AFOR	OPERACION AFORO / INSPECCION CARGA GENERAL NO CONVENCIONAL M3	8.3	1.57	13.03
CEC2016HLCU5380-4033-0001	2C33	PROVISION DE MATERIALES - ESTIBA PEQUEÑA	1.0	6.57	6.57
				SubTotal	122.40
				Iva	14.69
				Total	137.09

Ilustración 33 Costos por almacenaje caso 2

Líneas más abajo exponemos tentativa de valores que se debieron haber cancelado en su momento considerando el tipo de aforo asignado Físico Intrusivo de 01- 07 días.

Costeo de Servicios Portuarios – Tiempo de Permanencia 1-7días (Aforo Físico)

MRN: CEC2016HLCU5380-4033-0001					
CODIGO	DESCRIPCION	CANTIDAD	V. UNITARIO	TOTAL	
ALCG	ALMACENAJE CARGA GENERAL NO CONVENCIONAL	58,1	0,38	22,08	
PCGR	PESAJE CARGA GENERAL	1	5,75	5,75	
RCGR	RECEPCIÓN DE CARGA GENERAL NO CONVENCIONAL /TON	1	3,83	3,83	
2C33	PROVISIÓN DE MATERIAL ESTIBA PEQUEÑA	1	6,39	6,39	
SUB TOTAL				38,05	
IVA				4,57	
TOTAL USD \$				42,61	

En este segundo caso, de un despacho anticipado con aforo físico intrusivo, el importador canceló USD\$ 137,09 por el almacenaje de su mercancía y otros gastos presentados por CONTECON en lugar de USD\$ 42,61 si no se hubiere presentado anomalía alguna durante la operación

4.3.3. Caso N° 3

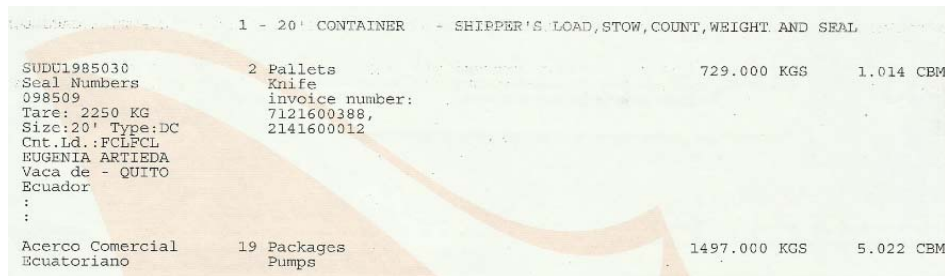
Nombre: Diferencia entre lo manifestado en el documento de transporte master y el documento de transporte hijo (MBL/HBL)

La consolidadora XYZ recibe de su sucursal en origen pre alerta de embarque, el mismo que incluye documento de transporte master [Mb/l] y 2 documentos hijos [Hbl/l]

El documento master presenta los siguientes datos:

Tabla 12 Descripción de bultos y pesos del B/L Master

Descripción	Peso bruto	Cubicaje
2 paletas	729,000 kg	1,014 m ³
19 paquetes	1497,000 kg	5,022 m ³



1 - 20' CONTAINER - SHIPPER'S LOAD, STOW, COUNT, WEIGHT, AND SEAL

SUDU1985030	2 Pallets	729.000 KGS	1.014 CBM
Seal Numbers	Knife		
098509	invoice number:		
Tare: 2250 KG	7121600388,		
Size: 20' Type: DC	2141600012		
Cnt. Ld.: FCLFCL			
EUGENIA ARTIEDA			
Vaca de - QUITO			
Ecuador			
:			
:			
Acerco Comercial	19 Packages	1497.000 KGS	5.022 CBM
Ecuatoriano	Pumps		

Ilustración 34 MB/L

Durante la revisión de los documentos hijos, se observa que uno de éstos muestra una diferencia de 0,20 kg como se observa en la figura 34.

(8) Vessel/Voyage (see clause 16.1 of the Bill of Lading terms) HANSA ASIA / 6206S		(11) Place of Receipt (Applicable only when document used as Combined Transport B/L) HULIN (DOOR)	
(9) Port of Loading HAMBURG	(10) Port of Discharge GUAYAQUIL	(12) Final Destination (Applicable only when document used as Combined Transport B/L) GUAYAQUIL, G (CFS)	
BELOW PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE - FOR MERCHANT'S USE ONLY AND NOT PART OF THE BILL OF LADING CONTRACT			
(13) Kind of packages; description of goods; marks and Numbers; Container No./Seal No. EUGENIA 2 PALLETS KNIFE ARTIEDA VACA DE - QUITO ECUADOR		(14) Gross Weight 729.000 KGS	(15) Measurement 1.344 CBM
INVOICE NUMBER: 7121600888, 2141600012			

Ilustración 35 HB/L "A"

(8) Vessel/Voyage (see clause 14.1 of the Bill of Lading terms) HANSA ASIA		(11) Place of Receipt (Applicable only when document used as Combined Transport B/L) BJERRINGBRO	
(9) Port of Loading HAMBURG	(10) Port of Discharge GUAYAQUIL	(12) Final Destination (Applicable only when document used as Combined Transport B/L) GUAYAQUIL	
BELOW PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE - FOR MERCHANT'S USE ONLY AND NOT PART OF THE BILL OF LADING CONTRACT			
(13) Kind of packages; description of goods; marks and Numbers; Container No./Seal No. 19 PIECES PUMPS		(14) Gross Weight 1497.20 KG	(15) Measurement 5.022
FREIGHT PREPAID			
LOADED INTO CONTAINER: SUDU1985030 / SEAL: 098509			

Ilustración 36 HB/L "B"

La consolidadora XYZ decide solicitar autorización de reimpresión del documento errado a su agencia en origen e ingresa la información al sistema de la Aduana conforme la naviera detalló en el documento master.

Una vez confirmado el arribo de la unidad, se procede con la solicitud de programación de apertura al almacén respectivo, quienes a su vez confirman fecha y hora para el proceso de segregación de la carga.

PLANIFICACION DE UNIDADES DE APERTURA		
		
Fecha : 08-03-2016		
SEGUNDO TURNO: 13H30		
CONTENEDOR	MRN	BUQUE
CRXU9299415	CEC2016HLCU5379	HANSA ASIA
HLXU1132153	CEC2016HLCU5379	HANSA ASIA
HLXU8126316	CEC2016HLCU5379	HANSA ASIA
SUDU1985030	CEC2016HLCU5379	HANSA ASIA

Ilustración 37 Planificación de Unidades de Apertura CGSA

Finalizado el proceso de desconsolidación con éxito y sin observaciones, el delegado del almacén procede con la emisión de tarja, donde se evidencia el peso manifestado versus el peso final recibido por el depósito.

Ilustración 38 Cuadro de Ingreso a Bodega – Tarja

En la tarja o cuadro de ingreso a bodega emitido por CGSA se confirman los pesos y bultos por cada uno de los B/L hijos como se aprecia en la figura 38.

Solución.-La consolidadora XYZ evitó con la re impresión en destino del documento hijo, posibles retrasos en el levante de la carga. Demostrándose la importancia de la revisión previa de los documentos vinculados en un contenedor para apertura.

4.3.4. Caso N° 4 - Despacho Anticipado con Diferencia de Sellos.

Puerto de Carga	México - Manzanillo
Puerto de Descarga	Guayaquil – Ecuador
Documento de Transporte Master	SLD087309
Documento de Transporte Hijo	EMME1510519FCL
Cantidad de Bultos	40 PALETAS -1x40 HC
Peso Bruto	26300.00 kgs
Peso Neto	21881.48 kgs
Volumen	60.00 m3
# Manifiesto de Carga	CEC2015MAEU0303-0265-0001
Depósito Temporal	CGSA
Tipo de Aforo	Automático acción de Control Inspección ZP
Fecha de Arribo	22/11/2015 16:30 PM

Fecha de la transmisión aduanera	23/11/2015 10:25 AM
Fecha de informe de ingreso	24/11/2015 09:42 AM
Fecha de informe de Novedades	24/11/2015 23:29 PM
Fecha Finalización Inspección ZP	26/11/2015 16:21 PM
Fecha de Autorización de Salida	26/11/2015 21:25 PM

Desarrollo. –

Se realiza la declaración de importación a consumo bajo la modalidad de despacho anticipado, Canal de aforo asignado Automático, y estado del trámite Salida Autorizada, Coherente a lo expuesto en la Etapa No 05, se procede a generar la facturación por los servicios portuarios otorgados (estiba, pesaje, recepción de despacho, almacenaje, tarja de aforo, etc.), para la obtención del documento único acreditado para el retiro de la carga denominado así pase de puerta con Horario de Ingreso 24/11/2016 – Horario: 21:00 – 22:00 PM.

En el proceso de salida de la carga en el Depósito Temporal se registra un Informe de Novedades por Diferencia de Sello, el día 24/11/2015 23:29 PM, notificando que se genere la inspección correspondiente con el SENAE y se verifique los motivos por discrepancia de sellos origen y destino.

Cumpliendo las formalidades Aduaneras se procede a realizar la solicitud y programación de inspección a Zona Primaria – SENAE , resultado de la inspección se ha podido constatar que el sello registrado desde sus inicios en el Sistema Ecuapass es existente y real adherido a los soportes del Contenedor **MRKU-4528221 – 1X40 HC.**

RE: SOLICITUD ZONA PRIMARIA - DIFERENCIA DE SELLOS // IMP-23/15 AD//PO214/UNNOPARTS/MARITIMO

Para: Tamara Ordoñez C.

CC: pricing@trading.ec; operaciones.iao@trading.ec; Rocio Ramon V.; David Villafuerte

Recibido

Inspección programada para mañana.

Adicional favor tomar en cuenta las disposiciones abajo indicadas, las cuales entrarán en vigencia a partir del día Sábado 21 de febrero del 2014.

1. Para el caso del Depósito Temporal CONTECON, los horarios para la apertura de todas las unidades de carga coordinadas para inspecciones y aforos de importación de carga contenerizada serán imperativamente

Ilustración 39 Solicitud de inspección

Resultado : 7

No	Proceso	Depósito de la Mercancía	Peso (Kg)	Fecha y Hora de Ingreso y Salida	Número de Referencia Ingreso y Salida
	Fecha y Hora del Proceso	Distrito	Cantidad de Bultos	Número de Entrega	Nombre de Referencia Ingreso y Salida
1	INFORME DE SALIDA 26/11/2015 21:25:00	[05909025] CONTECON GUAYAQUIL - MARITIMO	26,260	26/11/2015 21:23:00	02820151000745376
2	FINALIZACION DE INSPECCION 26/11/2015 16:21:37	[028]GUAYAQUIL - MARITIMO	0	0 05909025201502139876S	SALIDA POR ACEPTACION DE
3	INFORME DE NOVEDADES 24/11/2015 23:29:00	[05909025] CONTECON GUAYAQUIL - MARITIMO	26,300	0 0590902520151C002151P	
4	INFORME DE INGRESO 24/11/2015 09:42:00	[028]GUAYAQUIL - MARITIMO	26,300	0 05909025201500060686P 24/11/2015 09:32:00	INGRESO POR DESCARGA DEL
5	ACEPTACION DE DECLARACION 23/11/2015 10:25:19	[028]GUAYAQUIL - MARITIMO	21,306.5	1,754 01904312201500004718P	
6	REVISION DEL MANIFIESTO 23/11/2015 10:25:19	[05909025] CONTECON GUAYAQUIL - MARITIMO	21,881.48		

RE: SOLICITUD INSPECCION - DIFERENCIA DE SELLOS //IMP-23-15-AD // UNNOPARTS // MRKU-4528221

Para: Tamara Ordoñez C.; CGSA-Customer Service

CC: d.villafuerte@trading.ec; operaciones.iao@trading.ec; trafico@trading.ec; Francisco Reyes C.; Monica Gomez; Oscar Velez V.

Buenos días.
Estimada bajo conversación telefónica, informamos que los valores de la inspección y almacenaje, serán exonerados, fvr comunicarse con el funcionario de Aduana para que suba la información a Ecuapass y poder continuar con el trámite.

Saludos Cordiales,
Frank Banchon Gallardo

Se comunica al Depósito Temporal se justifique la regresión o retraso en el despacho del Contenedor MRKU-4528221 – 1X40 HC sin objeciones , constatando que no existe diferencia de sellos , ocurriendo un error interno del Almacén , exonerando los valores de inspección y almacenaje suscitados.

Número de Carga	CEC2015MAEU0303 - 0265 - 0001	No. de Documento de Transporte (H-B/L)	EMME1510519FCL
No. de Documento de Transporte (M-B/L)	SLD087309	Clasificación de Carga	NINGUNA
Tipo de Documento de Transporte	HOUSE BILL OF LADING		

Secuencia	No. de Unidad de Carga	Tipo de Carga	Condición de la Unidad de Carga	Tipo y Tamaño del Equipamiento
1	MRKU4528221	CARGA CONTENORIZADA	FCL/FCL	CONTAINER, CONTAINER IC 40 FEET

Secuencia	1	Tipo de Carga	CARGA CONTENORIZADA
Peso (Kg)	21,881.48	Cantidad de Bultos	40
Embalaje	CAJA (< BOX >)	Marcas y Números	
No. de Unidad de Carga	MRKU4528221		
Indicador de Sustancia Peligrosa (PU)			
Descripción de la Carga	40 PALLETES CONTENIENDO LUBRICANTE (271019) ANTICONGELANTE (082000) ADITIVO PARA DIESEL (0811 21) AGUA PARA BATERIAS (285300) 1 ZONA ARKON		

Datos Generales de Contenedores			
Tipo y Tamaño de la Unidad de Carga	CONTAINER IC 40 FEET	Condición de la Unidad de Carga	FCL/FCL
Tara	3,880	Calificador de la Unidad de Carga	CONTAINER
Proveedor de la Unidad de Carga	CARAJER SUPPLIED	Estado de la Unidad de Carga	IMPORT
Precinto o Sello 1	MLK00276095	Precinto o Sello 2	18711

Ilustración 40 Comprobación de sello



Ilustración 41 Sello

Tiempo de Permanencia en el Depósito Temporal: 5 Días

Costo de Almacenaje: USD\$261.72

Carga	Codigo	Servicio	Cantidad	Precio	Total
MRKU4528221	2C09	RECEPCION / DESPACHO DE CONTENEDORES	1.0	38.31	38.31
MRKU4528221	2P56	PROVISION Y COLOCACION DE SELLOS	1.0	10.22	10.22
MRKU4528221	2C35	PESAJE CONTENEDORES	2.0	38.31	76.62
MRKU4528221	2C30	PORTEO DE CONTENEDORES (IMPO)	1.0	44.69	44.69
MRKU4528221	2P08	MANIPULEO CONTENEDORES EN TERMINAL	2.0	31.92	63.84
				SubTotal	233.68
				Iva	28.04
				Total	261.72

Costeo de Servicios Portuarios – Tiempo de Permanencia 02 días (exonerados)

El almacén temporal exoneró el pago de estos dos días debido a que no existió diferencia alguna de sello y la observación no tuvo lugar.

Es importante señalar que aunque el importador fue liberado de la cancelación de estos dos días, no pudo contar con su mercancía el día estimado, generando malestar en su proceso comercial.

CONCLUSIONES

De acuerdo a los objetivos planteados se obtuvo como resultado los siguientes procedimientos:

- Precaver los errores en la cadena logística de importación marítima al mínimo por parte de la consolidadora de carga, representa un gran beneficio a los involucrados en la finalización del proceso de desconsolidación efectivo.
- De las entrevistas y encuestas realizadas se confirmó un mínimo interés en la aplicación del despacho anticipado para cargas suelta, donde solo un 10,21% (14.238) de las declaraciones realizadas durante el año 2015 se declaró anticipadamente la importación. Es decir de las 139.459 declaraciones, 125.221 fueron tramitadas normalmente.
- El congestionamiento presentado en el Puerto de Guayaquil durante las temporadas altas, la publicación tardía de la programación de apertura por parte del depósito incide directamente en el retraso del proceso de desconsolidación a los que las consolidadoras de carga deben someterse juntamente con el depósito, siendo estos dos actores los responsables de la segregación de los bienes importados y publicación final de pesos, respectivamente.
- Los agentes de aduana como responsables solidarios de los importadores, aseguran que el despacho anticipado presenta ventajas sustanciales al comercio exterior, más, sin embargo, este se disuade durante el control concurrente con la repetida presencia de diferencias entre el peso manifestado y el peso final de báscula al momento del levante de la carga (56%), así como también la figura de faltantes y sobrantes (44%).

- En la aplicación del método BPA, plenamente se identificó que los presuntos errores o cuellos de botella no se desarrollan durante el proceso de desconsolidación de carga. Los mismos se generan durante el traspaso de la mercadería desde su salida en origen hasta su llegada a destino. Es decir; debido a la sensibilidad en los eslabones o procesos de la cadena logística de importación, el proceso de apertura y segregación en el país de destino se ve implicada, lo que origina extensión en el tiempo de apertura y gastos extras por desconsolidación.

RECOMENDACIONES

Considerando las conclusiones precedentes se establecen las siguientes recomendaciones:

- Las aduanas son libres de establecer controles que garanticen el fiel cumplimiento de sus normativas nacionales así como de crear procedimientos aduaneros simplificados que estimulen el crecimiento y desarrollo comercial, en virtud de lo indicado, la modalidad de despacho anticipado para su pronto retiro de Perú - SUNAT debería ser considerado como ejemplo a analizar y formalizar la aplicación del Despacho Anticipado respecto a las condiciones o necesidades que presente el importador, por mencionar, levante en el terminal portuario, levante desde el depósito temporal o su traslado directo por zona primaria a las bodegas del consignatario.
- Creación de un departamento de control para DAIs con despacho anticipado, quienes a su vez trabajen conjuntamente con el área de verificación de perfiles de riesgo.
- Exceptuar el uso del despacho anticipado para aquellos importadores que operan con un alto perfil de riesgo, disminuyendo gradualmente así la asignación de canal de aforo físico intrusivo.
- Llevar a cabo reuniones con el depósito temporal a fin de analizar la raíz del incremento de los tiempos de salida de las cargas nacionalizadas y garantizar la toma de correctivos, considerando una facilidad adicional al despacho anticipado.
- Retomar la presencia de Aduana en el proceso de desconsolidación de carga en los Depósitos Temporales, reorganizando los procedimientos con el objetivo de no

coincidir con las mismas labores que efectúa Data Entry CFS, aplicando el precepto de control.

ANEXOS

Detalle de anexos

Anexo 1: Entrevista dirigida a Funcionarios de Aduana del SENA E del Primer Distrito

Con el debido respeto me dirijo a Ud. para solicitarle gentilmente se sirva contestar las siguientes preguntas, las mismas que servirán para la realización de un trabajo de investigación denominado “*Análisis de los procesos de desconsolidación de contenedores del Puerto Marítimo de Guayaquil y su incidencia en la nacionalización de mercadería bajo la modalidad de Despacho Anticipado*”

De las facilidades al comercio exterior.

1. En conjunto con un renovado marco legal COPCI y la implementación de un sistema informático aduanero moderno Ecuapass, surgieron nuevos mecanismos de facilitación al comercio exterior entre los cuales señalaremos al Despacho *Anticipado*, ¿Considera usted que esta modalidad anticipada de despacho ofrece ventajas sustanciales a los importadores ecuatorianos?

De los tiempos de Nacionalización de Mercancías bajo el “Régimen de importación a Consumo”.

2. ¿Busca el SENA E, promover el uso del despacho anticipado para reducir los tiempos de nacionalización de mercancías bajo el “Régimen de importación a consumo y de esta forma alcanzar la meta planteada para este periodo 2016?

De los perfiladores de riesgo del importador y del agente fedatario.

3. Al ser el despacho anticipado un ejemplo clave de la Aduana por mejorar la eficiencia en los tiempos de nacionalización, ¿Considera usted pertinente, que en el otorgamiento de esta facilitación deben ser considerados aquellos importadores y sus agentes de aduana cuyo perfil de riesgo es alto?

De la aplicación del Despacho Anticipado en aforo físico intrusivo.

4. ¿Cree usted que es viable obtener una DAI transmitida previa al arribo de la carga con aforo físico intrusivo?

De la intervención de Aduana en el proceso de desconsolidación.

5. Antes del COPCI, Aduana estaba presente durante el proceso de desconsolidación de contenedores en los almacenes temporales, ¿Por qué se omitió?, ¿Desde su omisión, qué efectos ha presentado?

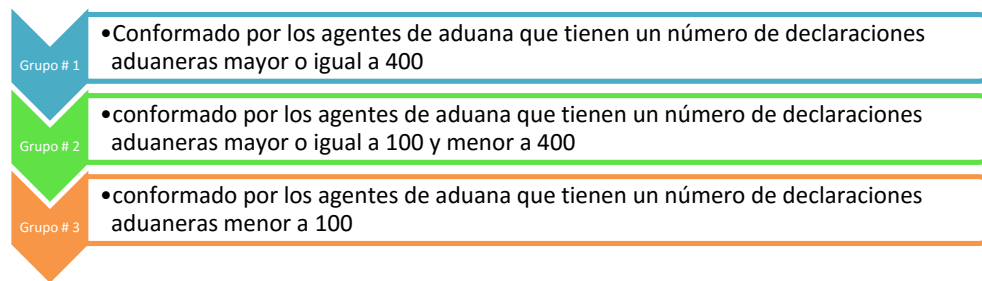
6. Del Control Aduanero

Día a día se escuchan quejas de los diferentes operadores de comercio exterior respecto a las discrepancias existentes entre lo manifestado en el sistema de aduana y los reflejado en los almacenes temporales, lo que genera el levante de una novedad y posterior inspección de la carga, ¿cuáles considera usted son las novedades más frecuentes?, ¿Dónde considera usted, inician estos errores?, y ¿Qué tipo de correcciones se deben tomar?

Anexo 2: Encuesta dirigida a Agentes de Aduana

Con el debido respeto me dirijo a Ud. para solicitarle gentilmente se sirva contestar las siguientes preguntas, las mismas que servirán para la realización de un trabajo de investigación denominado “Análisis de los procesos de desconsolidación de contenedores del Puerto Marítimo de Guayaquil y su incidencia en la nacionalización de mercadería bajo la modalidad de Despacho Anticipado”

1. Favor seleccionar al grupo al que pertenece en base al número de transmisiones de DAI realizadas mensualmente



- Grupo # 1 Grupo # 2 Grupo # 3

2. Del total de sus transmisiones, ¿Cuántas de ellas fueron declaraciones aduaneras de importación bajo modalidad de despacho anticipado en carga suelta?

- De 1 a 10 De 10 a 50 De 50 en adelante

3. ¿Cree usted que el despacho anticipado es un proceso adecuado para agilizar los trámites aduaneros?

- Sí No

4. Producto de la aplicación del despacho anticipado, ¿ha presentado inconvenientes en nacionalización de sus cargas?

Sí No

SI SU RESPUESTA ES NEGATIVA, FAVOR DIRIGIRSE A LA PREGUNTA # 7

5. Favor seleccione las causales en el retraso de la nacionalización presentadas en el despacho anticipado.

- Exceso de cantidad de bultos (sobrantes)
- Deficiencia de cantidad de bultos (faltantes)
- Exceso de peso del 10% (diferencia de pesos)
- Deficiencia de peso del 10% (diferencia de pesos)

6. ¿Cómo responsable solidario del sujeto pasivo, se ha visto usted afectado en un proceso de *Rechazo de DAI* presentadas en un despacho anticipado?

Sí No

7. ¿Recomendaría usted a sus clientes, el uso de la modalidad de despacho anticipado?

Sí No

8. Seleccione las razones por las que no recomienda el uso despacho anticipado a sus clientes.

- Inseguridad del proceso
- Falta de interés
- Otros _____

9. ¿Cuál considera usted que es el proceso que más retrasa la salida de mercancías?

- Desconsolidación
- Publicación de pesos por parte del depósito
- Control concurrente

10. Durante la revisión del documento de transporte y la información manifestada en el sistema Ecuapass por parte de la consolidadora de carga, ¿ha encontrado discrepancias que afecten visiblemente la nacionalización de la mercancía?

- Sí
- No

Anexo 3: Encuesta dirigida a Consolidadoras de Carga

Con el debido respeto me dirijo a Ud. para solicitarle gentilmente se sirva contestar las siguientes preguntas, las mismas que servirán para la realización de un trabajo de investigación' denominado *“Análisis de los procesos de desconsolidación de contenedores del Puerto Marítimo de Guayaquil y su incidencia en la nacionalización de mercadería bajo la modalidad de Despacho Anticipado”*.

1. ¿En qué medida los importadores solicitan la emisión del MRN previo al arribo de la carga?

- Siempre
- Casi Nunca
- Nunca

2. Del total de sus consolidaciones, ¿usted conoce cuales son las cargas que se encuentran asociadas a una Declaración Aduanera de Importación – Despacho Anticipado?

- Sí
- No

3. ¿Cree usted que el despacho anticipado es un proceso adecuado para agilizar los trámites aduaneros?

- Sí
- No

4. ¿Con qué frecuencia realiza correcciones en el MIM posterior al arribo del medio de transporte?

- Siempre
- Casi Nunca
- Nunca

5. Favor seleccione los errores más frecuentes entre el MB/L y el HB/L

- Diferencia de peso
- Ausencia o diferencia del monto del flete
- Datos del embarcador
- Datos del importador
- Puerto de carga/descarga
- Fecha de emisión del documento de transporte
- Otros _____

6. De un grupo de 50 importadores ¿cuántos cree usted, conocen cómo sus cargas fueron despachadas desde origen?

- Ninguno
- De 1 a 10
- De 11 a 20
- De 21 a 30
- De 31 a 40
- Todos

7. ¿Cuál considera usted que es el proceso que más retrasa la desconsolidación de mercancías?

- Ausencia o errores en la información proporcionada por la agencia en origen
- No contar con el número de MRN por parte de la naviera
- Publicación tardía por parte del Almacén de programación de apertura
- Otros _____

8. Durante la revisión del documento de transporte y la información manifestada en el sistema Ecuapass por parte de la naviera, ¿ha encontrado discrepancias que afecten visiblemente su transmisión de la carga?

Sí

No

Anexo 4: Solicitud de información a la Dirección de Planificación & Control de Gestión Institucional SENAE – Oficio Nro. SENAE-DPC-2016-0341-OF.



Oficio Nro. SENAE-DPC-2016-0341-OF
Guayaquil, 24 de marzo de 2016

Asunto: Requerimiento de información

Estudiante
UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE
En su Despacho

De mi consideración:

En mérito de la delegación conferida por el Señor Gerente General de esta entidad, mediante Resolución No. GGN-1578 del 25 de noviembre del 2009, publicado en el Registro Oficial No. 105 del 11 de enero de 2010, me permito dar atención al oficio S/N , de fecha 17 de marzo de 2016, recibido en esta Dirección mediante documento No. SENAE-DSG-2016-2652-E el mismo día, y mediante el cual solicita "(...) *Listado de las Declaraciones Aduaneras de Importación Marítimas - Condición FCL/LCL - Distrito Gye (028) amparadas bajo la Modalidad de Despacho Anticipado dentro del período 2015. Listado de las Declaraciones Aduaneras de Importación Marítimas - Condición FCL/FCL - Distrito Gye (028) amparadas bajo la Modalidad de Despacho Anticipado dentro del período 2015. Listado de las Consolidadoras de Carga radicadas en la Ciudad de Gye , con su última actualización. Listado de Agentes de Aduana radicados en la Ciudad de Gye , con su última actualización. (...)*"

Al respecto, y una vez consultada la base de datos del SENAE, se ha obtenido la siguiente información, la misma que será entregada una vez pagada la liquidación de la tasa de entrega de información, conforme el último párrafo del presente oficio:

- Listado de Consolidadoras/Desconsolidadoras con estado HABILITADO
- Listado de Agentes de Aduana con estado HABILITADO
- Información estadística referente a Declaraciones Aduaneras realizadas en el Distrito Guayaquil Marítimo, con identificación de Despacho Anticipado o Normal. (Fecha de salida del Depósito Temporal: Año 2015).

Asimismo, se pone en conocimiento que en cumplimiento al Art. 2 de la Resolución No. SENAE-DGN-2013-0299-RE del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, con fecha 9 de agosto de 2013, la tasa fijada para la entrega de información generada es de US \$23.44 por requerimientos de información que tengan un peso de hasta 5 megabytes y por cada megabyte adicional se cobrará una tarifa de US \$9.63.

En base a lo expuesto, se solicita su autorización para generar la liquidación por el monto de \$23.44 debido a que el archivo con la información generada tiene un peso de 108 KB, a fin de cumplir con lo solicitado, deberá comunicarse con la Srta. Lcda. Glenda Cabrera al teléfono 5006060 ext. 1481 o al correo electrónico gcabrera@aduaana.gob.ec en el término de dos días hábiles.


Sin otro particular, me suscribo de usted no sin antes reiterarle mis sentimientos de alta consideración y estima.

Atentamente,


Eduardo Cazar Gody

DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN INSTITUCIONAL

Tasas por servicios aduaneros y portuarios en el Depósito Temporal
CONTECON

 TARIFAS GENERALES CONTECON GUAYAQUIL S.A. (CGSA)						
Codigo	Servicios Basicos	Unidad	Tarifa Vigente	Ajuste Sectorial	Nueva Tarifa	Detalle
TMN	Uso Muelle x Nave	\$ (MLHr)	1,30			
TTC	Transferencia Contenedores Llenos (Ship to Gate)	\$ (Box)	169,63			
REE	Reestiba de Contenedores	\$ (Box)	84,82			
CFS	Consolidacion / Desconsolidacion (Contenedores)	\$ (Teu)	130,49			
CFS	Consolidacion de Contenedores (Servicios al Exportador)*	\$ (Teu)	111,34	9,33%	121,73	
TTG	Transferencia Carga General (Ship to Gate) (4)	\$ (Ton)	6,52			
TTB	Transferencia Carga de Banano (Gate to Ship)*	\$ (Ton)	5,57	9,33%	6,09	
TTV	Transferencia Contenedores Vacios	\$ (Box)	130,49			
TPE	Pesaje Vehiculos	\$ (Veh)	13,05			
TAC	Tarifa Almacenaje de Cntrs Full (2)	\$ (Teu/dia)	3,26			Hasta 10 dias
TAC	Tarifa Almacenaje de Cntrs Full (2)	\$ (Teu/dia)	3,91			11 - 20 dias
TAC	Tarifa Almacenaje de Cntrs Full (2)	\$ (Teu/dia)	5,22			Mas de 20 dias
AG1	Tarifa Almacenaje Carga General en patios (2)	\$ (Ton/dia)	0,26			Hasta 10 dias
AG1	Tarifa Almacenaje Carga General en patios (2)	\$ (Ton/dia)	0,39			11 - 20 dias
AG1	Tarifa Almacenaje Carga General en patios (2)	\$ (Ton/dia)	0,52			Mas de 20 dias
AG2	Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas (2)	\$ (Ton/dia)	0,39			Hasta 10 dias
AG2	Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas (2)	\$ (Ton/dia)	0,59			11 - 20 dias
AG2	Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas (2)	\$ (Ton/dia)	0,78			Mas de 20 dias
AG3	Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas especiales (2)	\$ (Ton/dia)	0,52			Hasta 10 dias
AG3	Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas especiales (2)	\$ (Ton/dia)	0,78			11 - 20 dias
AG3	Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas especiales (2)	\$ (Ton/dia)	1,04			Mas de 20 dias
TRF	Conexion y Energia (Cntrs Refrigerados)	\$ (Box/Hora)	3,91			
TRF	Conexion y Energia (Servicios al Exportador)	\$ (Box/Hora)	3,51			
AFC	Operac. Aloro/Inspeccion de Cntrs	\$ (Box)	97,87			
AFC	Operac. Aloro/Inspeccion de Cntrs (Servicios al Exportador)*	\$ (Box)	83,51	9,33%	91,30	
AFG	Operac. Aloro/Inspeccion (Carga General NO contenerizada)	\$ (Ton)	1,57			
TPC	Porteo de Cntrs (3)	\$ (Box)	45,67			
TPC	Porteo de Cntrs (Servicios al Exportador)	\$ (Box)	40,98			
TPG	Porteo de Carga General (3) (4)	\$ (Ton)	1,96			
RDC	Recepcion/Despacho de Cntrs (*)	\$ (Box)	39,15			
RDC	Recepcion de Cntrs (Servicios al Exportador)	\$ (Box)	35,13			
RDG	Recepcion/Despacho de Carga General (3)	\$ (Ton)	1,96			
TMR	Uso de Facilidades por Remolcadores	\$ (Operacion)	85,24			atraque/desatraque

* Inflacion acumulada del 5.165% de Jun-2013 a Dic-2015; tomando como base la tarifa con descuento acordada en Ago-2014
 * Base la tarifa con descuento acordada en Ago-2014 + ajuste por sectorial de mano de obra (variacion 2014 al 2016), acorde a la clausula 3.2 del acta de acuerdo y renegotiacion contractual.

Fuente: Tarifas Generales Contecon Guayaquil S.A. (CGSA)
 Elaboración: CGSA

Consideraciones generales de las tarifas de Contecon Guayaquil S.A. (CGSA) (Contecon S.A., 2007).

- En las Tarifas de Almacenaje de Importación, el depósito temporal otorga 03 días libres, es decir que durante 3 días no se generará costo por permanencia de las mercancías en las instalaciones del almacén autorizado.
- Los Valores expresados en la Tabla no incluyen IVA.
- CGSA plasmará también en sus servicios de pesaje, a las disposiciones emitidas por las autoridades de control, sin excepciones.

- La contabilización de los días de permanencia en el Depósito son días calendarios, sin excepción a feriados o fines de semana.

Entrevistas efectuados a los Funcionarios del SENA E – Distrito Guayaquil.



Foto: Ing. Ricardo Bajaan Flores (Área de Zona Primaria)
Lugar: Dirección Distrital SENA E - GYE



Foto: Ing. Marcos Nina (Área Clasificación Arancelaria)
Lugar: Dirección General SENA E – Primer Distrito



Foto: Ing. Tayron Cifuentes (Área de Intervenciones)
Lugar: Dirección Distrital SENA E - GYE

Referencias Bibliográficas

Aduana del Ecuador. (Mayo de 2012). *Despacho Anticipado*. Obtenido de Aduana del Ecuador:

http://www.aduana.gob.ec/news/despacho_anticipado.action

Aduana del Ecuador. (Agosto de 2014). Manual específico para el despacho anticipado.

Guayaquil, Ecuador.

Aduana del Ecuador SENA. (1 de Noviembre de 2013). Manual específico para el ingreso y

salida de mercancías de importación de los depósitos temporales marítimos, aéreos y terrestres, courier-dhl y correos del Ecuador. *SENAE-MEE-2-3-009-V2*. Ecuador.

Aduana del Ecuador SENA. (1 de Abril de 2014). Manual específico para la modalidad de

despacho con canal de aforo físico intrusivo. *SENAE-MEE-2-2-004-V2*. Ecuador.

Aduanas del Ecuador. (11 de junio de 2012). *La Fase de Control Aduanero*. Obtenido de

Aduanas del Ecuador:

http://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/tra/Rendicion_Cuentas2012.pdf

Aduanas del Ecuador SENA. (2015). *Rendición de Cuentas 2014*. Guayaquil.

Angulo Díaz, F. (10 de Marzo de 2012). *Control Previo y Control Posterior*. Obtenido de

Reflexiones de un Contador Público:

<http://elifrankangulodiaz.blogspot.com/2011/03/control-previo-y-control-posterior-una.html>

Asamblea Nacional. (2015). *Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones*

(COPCI). Obtenido de Asamblea Nacional:

http://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/tra/a2_may_2015_COPCI.pdf

Cancillería del Ecuador. (2011). *Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el*

Comercio, del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

Obtenido de Registro Oficial No. 758: [http://www.cancilleria.gob.ec/wp-](http://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2013/10/reglamento-codigo-organico-produccion-comercio-inversiones.pdf)

[content/uploads/2013/10/reglamento-codigo-organico-produccion-comercio-](http://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2013/10/reglamento-codigo-organico-produccion-comercio-inversiones.pdf)

[inversiones.pdf](http://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2013/10/reglamento-codigo-organico-produccion-comercio-inversiones.pdf)

- Cernas Benítez, J. F. (24 de MARzo de 2015). *En 300% se elevan costos por atrasos en la Portuaria de Honduras*. Obtenido de La Presa:
<http://www.laprensa.hn/honduras/apertura/626455-98/en-300-se-elevan-costos-por-atrasos-en-la-portuaria-de-honduras>
- Comunidad Andina. (6 de noviembre de 2012). *Sustitución de la Decisión 574 - Régimen Andino sobre control aduanero*. Lima, Perú.
- Contecon S.A. (Mayo de 2007). *Contecon Guayaquil S.A.* Obtenido de
<http://www.cgsa.com.ec>
- Española, R. A. (19 de Marzo de 2016). *Diccionario de la lengua española*. Obtenido de
<http://dle.rae.es/?id=Yg6WBSz|YgC4A98>
- Fernández, B. (2014). *Fuentes y prácticas del derecho aduanero internacional*. Bloomington, IN: Palibrio LLC.
- ICC, I. C. (2011). *ICC Guide to Incoterms 2010*. Obtenido de www.iccbooks.com
- Jarrín, P. (11 de Junio de 2012). *Esquema de Integración Comercial Vigente*. Obtenido de Comercio Exterior:
http://www.comercioexterior.ub.edu/fpais/ecuador/politica_comercial_del_ecuador.htm
- Organización Mundial de Aduanas OMA. (Junio de 2012). *Marco Normativo para la seguridad y facilitación del comercio*. Bruselas, Bélgica.
- Real Academia Española*. (19 de Marzo de 2016). Obtenido de
<http://dle.rae.es/?id=Yg6WBSz|YgC4A98>
- Rivadeneira, C. (13 de Mayo de 2013). *Todo comercio exterior*. Obtenido de
http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/control-aduanero?xg_source=activity

SENAE. (2013). *Comercio Exterior*. Obtenido de Manual Específico para la Corrección, Sustitución y Rechazo de Declaración Aduanera de Importación:
<http://www.lacamara.org/website/images/faq/asesoriacomercioexterior.pdf>

SENAE. (1 de Junio de 2013). Manual específico para la corrección, sustitución y rechazo de la declaración aduanera de importación (DAI). Guayaquil, Guayas, Ecuador.

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (16 de Abril de 2014). *Proceso de Aforo para SAO's*. Obtenido de Servicio Nacional de Aduana del Ecuador:
<http://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/2014/08/Proceso-de-Aforo-para-SAO%E2%80%99s-SENAE-Ecuador.pdf>

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (12 de marzo de 2015). Rendición de Cuentas 2014. Guayaquil, Guayas, Ecuador.

Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador. (2015). *SENAE*. Obtenido de <http://www.aduana.gob.ec>

Servicios de Aduana del Ecuador. (27 de junio de 2012). *Boletín Aduanero de Despacho Anticipado 178-2013*. Obtenido de Servicios de Aduana del Ecuador:
http://www.aduana.gob.ec/contents/nov/news_letters_view.jsp?anio=2013&codigo=1