



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

**LA DECLARACIÓN ADUANERA ANTICIPADA, BAJO RÉGIMEN DE
IMPORTACIÓN A CONSUMO Y SU INCIDENCIA EN LA DISMINUCIÓN DE
COSTOS Y DÍAS DE DESPACHO, DE CARGA REEFER CONTENERIZADA EN EL
DISTRITO GUAYAQUIL MARÍTIMO, SENAE AÑO-2015**

TUTOR

MSC. MAYRA ASANZA VALENCIA

AUTOR

CRISTHIAN JAVIER CAJAPE TUBAY

GUAYAQUIL, 2016

REPOSITORIO



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS

TÍTULO Y SUBTÍTULO: TÍTULO “LA DECLARACIÓN ADUANERA ANTICIPADA, BAJO RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN A CONSUMO Y SU INCIDENCIA EN LA DISMINUCIÓN DE COSTOS Y DÍAS DE DESPACHO, DE CARGA REEFER CONTENERIZADA EN EL DISTRITO GUAYAQUIL MARÍTIMO, SENAE AÑO-2015

AUTOR:
CRISTHIAN JAVIER CAJAPE TUBAY

REVISORES:
MAYRA KARINA ASANZA VALENCIA

INSTITUCIÓN:
UNIVERSIDAD LAICA VICENTE
ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL

FACULTAD:
ADMINISTRACIÓN

CARRERA:
INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR

FECHA DE PUBLICACIÓN:

N. DE PAGS:
194

ÁREAS TEMÁTICAS:
COMERCIO EXTERIOR

PALABRAS CLAVE:
Despacho Anticipado, DAI, Demoraje, Almacenaje, Agente de Aduanas, Importador, MRN.

RESUMEN:
El presente proyecto se basa en el análisis del tiempo que toma el trámite de una declaración aduanera anticipada, los costos y gastos generados, durante el proceso de despacho de contenedores refrigerados, la muestra analizar en esta investigación hace referencia a 41 empresas dedicadas a la actividad farmacéutica, los mismos que importan mercaderías, e insumos en contenedores refrigerados, cuyo despacho debe darse de manera inmediata, por lo que existen altos costos inmersos en la operación, como son: Conexión eléctrica, costos portuarios de recepción, almacenaje, despacho y costos de demoraje, a esto sumado a la urgencia, necesidades del importador y la susceptibilidad de la mercadería, porque si no es manejada de la manera correcta, esta puede quedar inservible para su consumidor final. Con este análisis se prevee una actualización del proceso de despacho anticipado, proponiendo un ajuste en el sistema Ecuapass, que permita a los agentes de aduana e importadores

realizar el ingreso de la DAI con mayor anticipación previo al arribo de las mercaderías, también sugerir una revisión y modificación del proceso que realizan los almacenes temporales al momento de descargar contenedores valiéndonos de la implementación de una normativa internacional que puede ser útil en el campo de las importaciones y de ser implementada, esta podría beneficiar no solo a los importadores sujetos de la presente investigación, por lo que al aplicar una mejora en el proceso esta tendrá efecto para todos los usuarios.

N. DE REGISTRO (en base de datos):	N. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		
ADJUNTO URL (tesis en la web):		
ADJUNTO PDF:	SI <input checked="" type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
CONTACTO CON AUTORES/ES: CRISTHIAN JAVIER CAJAPE TUBAY	Teléfono: 0997102077	E-mail: jc.javiercajape@hotmail.com
CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:	MSC. ROSA HINOJOSA DE LEIMBERG, DECANA Teléfono: 2596500 EXT. 201 DECANATO E-mail: rhinojosal@ulvr.edu.ec ING. JÉSSICA AROCA CLAVIJO DIRECTORA DE LA CARRERA Telf. 2596500 Ext. 264 Correo electrónico: jarocac@ulvr.edu.ec	

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

El estudiante egresado CRISTHIAN JAVIER CAJAPE TUBAY, declaró bajo juramento, que la autoría del presente trabajo de investigación, corresponde totalmente a la suscrita y nos responsabilizamos con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

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

Este proyecto se ha ejecutado con el propósito de estudiar “LA DECLARACIÓN ADUANERA ANTICIPADA, BAJO RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN A CONSUMO Y SU INCIDENCIA EN LA DISMINUCIÓN DE COSTOS Y DÍAS DE DESPACHO, DE CARGA REEFER CONTENERIZADA EN EL DISTRITO GUAYAQUIL MARÍTIMO, SENA E AÑO-2015”

Autor

Cristhian Javier Cajape Tubay

C.I. 0926594839

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del trabajo de investigación “LA DECLARACIÓN ADUANERA ANTICIPADA, BAJO RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN A CONSUMO Y SU INCIDENCIA EN LA DISMINUCIÓN DE COSTOS Y DÍAS DE DESPACHO, DE CARGA REEFER CONTENERIZADA EN EL DISTRITO GUAYAQUIL MARÍTIMO, SENAE AÑO-2015” nombrado(a) por el Consejo Directivo de la Facultad de Administración de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil.

CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y analizado en todas sus partes el Proyecto de Investigación titulado: “LA DECLARACIÓN ADUANERA ANTICIPADA, BAJO RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN A CONSUMO Y SU INCIDENCIA EN LA DISMINUCIÓN DE COSTOS Y DÍAS DE DESPACHO, DE CARGA REEFER CONTENERIZADA EN EL DISTRITO GUAYAQUIL MARÍTIMO, SENAE AÑO-2015”, presentado por el estudiante CRISTHIAN JAVIER CAJAPE TUBAY. Como requisito previo a la aprobación de la investigación para optar al Título de INGENIERIA EN COMERCIO EXTERIOR, encontrándose apto para su sustentación

Firma:

MSC. Mayra Karina Asanza Valencia

CI: 0919848861

CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO



Urkund Analysis Result

Analysed Document: Formato sin nombre.docx (D21115940)
Submitted: 2016-07-19 03:38:00
Submitted By: masanzav@ulvr.edu.ec
Significance: 6 %

Sources included in the report:

CUALES SON LOS REGIMENES ADUANEROS MAS UTILIZADOS EN LAS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES EN EL PAIS ECUADOR.docx (D20870588)
DL Trabajo.docx (D15685802)
TALLER DE TRAMITES ADUANEROS.docx (D13013591)
CORREGIDO.docx (D15007716)
exportacion de malanga a EEUU.docx (D18328447)
[http://www.sri.gob.ec/BibliotecaPortlet/descargar/4cdf82a-6702-4147-917e-344eb79d8eae/CODIGO+ORGANICO+DE+LA+PRODUCCION,+COMERCIO+E+INVERSIONES,+COPCI\[2\].pdf](http://www.sri.gob.ec/BibliotecaPortlet/descargar/4cdf82a-6702-4147-917e-344eb79d8eae/CODIGO+ORGANICO+DE+LA+PRODUCCION,+COMERCIO+E+INVERSIONES,+COPCI[2].pdf)
http://www.kva.com.ec/imagesFTP/19820.SRO_490_miercoles_29_abril_2015.pdf
<http://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2013/10/reglamento-codigo-organico-produccion-comercio-inversiones.pdf>
<http://files.ctctcdn.com/7f7df5a8001/1b8c916b-7745-4199-a02f-ea7d773b5bed.pdf>
http://consulegisabogados.com/wpdev/wp-content/uploads/2014/09/CADENA_DE_CUSTODIA.pdf
<http://repositorio.ulvr.edu.ec/bitstream/44000/602/1/T-ULVR-0580.pdf>
http://www.aduana.gob.ec/contents/nov/news_letters_view.jsp?pg=290&anio=2006&codigo=92&proceso=&estado=&boletinNum=&ano=&desc=&fromFecha=&toFecha=
<http://www.apg.gob.ec/institucional/historia>

Instances where selected sources appear:

40

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios y a las personas que me cedieron su apoyo durante el desarrollo de esta investigación, en especial a mi tutor, ya que gracias a sus consejos he podido concluir este trabajo, también a los profesores de la facultad, que han sido parte importante en mi desarrollo profesional.

Gracias a todos.

Cristhian Javier Cajape Tubay

DEDICATORIA

Este trabajo se lo dedico a todos lo que conforman mi entorno familiar, en especial a mis padres y abuelos, porque gracias al apoyo que me han brindado, he podido seguir con este importante proyecto de investigación.

Cristhian Javier Cajape Tubay

RESUMEN EJECUTIVO

El presente proyecto se basa en el análisis del tiempo que toma el trámite de una declaración aduanera anticipada, los costos y gastos generados, durante el proceso de despacho de contenedores refrigerados, la muestra analizar en esta investigación hace referencia a 41 empresas dedicadas a la actividad farmacéutica, los mismos que importan mercaderías, e insumos en contenedores refrigerados, cuyo despacho debe darse de manera inmediata, por lo que existen altos costos inmersos en la operación, como son: Conexión eléctrica, costos portuarios de recepción, almacenaje, despacho y costos de demoraje, a esto sumado a la urgencia, necesidades del importador y la susceptibilidad de la mercadería, porque si no es manejada de la manera correcta, esta puede quedar inservible para su consumidor final. Con este análisis se prevee una actualización del proceso de despacho anticipado, proponiendo un ajuste en el sistema Ecuapass, que permita a los agentes de aduana e importadores realizar el ingreso de la DAI con mayor anticipación previo al arribo de las mercaderías, también sugerir una revisión y modificación del proceso que realizan los almacenes temporales al momento de descargar contenedores valiéndonos de la implementación de una normativa internacional que puede ser útil en el campo de las importaciones y de ser implementada, esta podría beneficiar no solo a los importadores sujetos de la presente investigación, por lo que al aplicar una mejora en el proceso esta tendrá efecto para todos los usuarios.

SIGLAS, ACRÓNIMOS, ABREVIATURAS

MRN	Número de Carga
MIM	Manifiesto de importación marítimo
MSN	Master secence number (Número de secuencial master)
HSN	House secence number (Número de secuencial hijo)
DAI	declaración aduanera de importación
BL	Bill of lading (Documento de transporte)
COPCI	Código Orgánico de la Producción, Comercio e inversiones
OMI	Organización Marítima Internacional
SOLAS	Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar
VGM	Verified Gross Mass (Masa bruta verificada)
SENAE	Servicio Nacional de Aduana de Ecuador
IMDT	Informe de Ingreso de Mercancía al terminal
Msc.	Máster
ECON.	Economista
WWW	World Wide Web (red mundial)
HTTP	Protocolo de transferencia de Hyper Texto

INDICE GENERAL

CONTENIDO

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES.....	iv
CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR	v
CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO.....	vi
AGRADECIMIENTO	vii
DEDICATORIA	viii
RESUMEN EJECUTIVO.....	ix
SIGLAS, ACRÓNIMOS, ABREVIATURAS.....	x
Índice de Cuadros	VIII
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	2
EL PROBLEMA A INVESTIGAR	2
1.1. TEMA.....	2
1.2. Planteamiento del Problema.....	2
1.2.1. Situación en conflicto.	2
1.3. Formulación del Problema	6
1.4. Delimitación del Problema.....	6
1.5. Justificación de la Investigación.....	7
1.6. Sistematización del Problema	8
1.7. Objetivo general Investigación.....	8
1.8. Objetivos Específicos de la Investigación.....	8
1.9. Límites de la investigación.....	9
1.10. Identificación de las Variables	10
1.11. Hipótesis.....	10
1.12. Hipótesis general	10
1.12.1. Hipótesis particulares.....	11
1.13. Operacionalización de las Variables	11
CAPÍTULO II	12

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	12
2.1.1. Antecedentes Referenciales y de Investigación	12
2.1.2. Antecedentes del estudio	12
2.1.3. El Sistema Interactivo de Comercio Exterior y el despacho anticipado	12
2.2. Marco Teórico Referencial.....	16
2.2.1. El SENA	16
2.2.2. Antecedentes del SENA	16
2.2.3. Distritos aduaneros.....	17
2.2.4. Regímenes Aduaneros	18
2.2.5. Regímenes de Importación	21
2.2.6. Importación para el consumo.....	21
2.2.7. Admisión temporal para reexportación en el mismo estado.....	21
2.2.8. Régimen de admisión temporal para perfeccionamiento activo	22
2.2.9. Depósito aduanero	23
2.2.10. Reimportación en el mismo estado.....	23
2.2.11. Sistema Ecuapass	24
2.2.12. Transporte Marítimo Internacional.....	25
2.2.13. Empresas Navieras.....	26
2.2.15. Carga Perecible	36
2.2.16. Manejo de Carga Perecible	37
2.2.17. Productos farmacéuticos refrigerados.....	38
2.2.18. Puerto Marítimo	40

2.2.19.	Historia.....	40
2.2.20.	Distrito Guayaquil Marítimo.....	42
2.2.21.	Contecon Guayaquil.....	43
2.2.22.	Terminal de Contenedores	44
2.2.23.	TPG.....	45
2.2.24.	Naportec	46
2.2.25.	Fertisa Terminal	47
2.2.26.	Elementos que comprenden el proceso de despacho	48
2.2.27.	Conceptos básicos para entender el proceso de despacho en la actualidad	50
2.2.28.	Proceso de despacho en la actualidad.	58
2.2.29.	El despacho anticipado	61
2.2.30.	Que es la reglamentación internacional SOLAS, y en que nos puede ayudar.	68
2.3.	Marco legal.....	70
2.4.	Marco Conceptual	71
CAPÍTULO III.....		77
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....		77
3.1.	Métodos de Investigación.....	77
De campo.....		77
Bibliográfica		77
3.2.	Población y muestra	77
3.2.1.	Población.....	77
3.3.	Muestra.....	80

3.4.	Técnicas e instrumentos de recolección de datos	81
3.5.	Recursos, fuentes, cronograma y presupuesto para la recolección de datos	81
	Recursos	81
3.6.	Presupuesto	82
3.7.	Tratamiento a la información – procesamiento y análisis	82
3.8.	Presentación de resultados.....	83
3.10.	Tipo de Investigación	112
3.11.	Enfoque de la investigación	112
3.12.	Técnicas de investigación.....	112
4.	CAPÍTULO IV	113
	LA PROPUESTA.....	113
4.1.	Título de la propuesta	113
4.2.	Justificación de la propuesta.....	113
4.3.	Objetivo general de la propuesta	113
4.4.	Objetivos específicos de la propuesta	114
4.5.	Hipótesis de la propuesta.....	114
4.6.	Desarrollo de la propuesta.....	114
4.6.1.	Desarrollo del primer objetivo de la propuesta.....	114
4.6.2.	Desarrollo del segundo objetivo específico.....	127
4.7.	Beneficio obtenido con la propuesta.	143
	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	144
	Conclusiones	144
	Recomendaciones.....	146
	Bibliografía	147
	ANEXOS	149

ÍNDICE DE FIGURAS

<i>FIGURA 1</i> PANTALLA DE TRANSMISIÓN DE DAI EN ECUAPASS	5
<i>FIGURA 2</i> BOLETÍN NO. 96-2006.....	13
<i>FIGURA 3</i> BOLETÍN NO. 106-2008.....	14
<i>FIGURA 4</i> BOLETÍN NO. 116-2008.....	15
<i>FIGURA 5</i> CONEXIÓN ELÉCTRICA DE CONTENEDORES REFRIGERADOS EN NAPORTEC S.A.	37
<i>FIGURA 6</i> PRINCIPALES PRODUCTOS NO PETROLEROS CIF – 2015.....	39
<i>FIGURA 7</i> ARRIBO DE LA PRIMERA NAVE EN LA INAUGURACIÓN DEL PUERTO LIBERTADOR SIMÓN BOLÍVAR DE GUAYAQUIL.....	40
<i>FIGURA 8</i> PLANO DE LA TERMINAL PORTUARIA EN LA ACTUALIDAD.....	41
<i>FIGURA 9</i> RANKIN PORTUARIO DE AMÉRICA LATINA.....	42
<i>FIGURA 10</i> TERMINAL DE CONTENEDORES DE CONTECON S.A.	43
<i>FIGURA 11</i> TERMINAL DE CONTENEDORES DE INARPI S.A.....	45
<i>FIGURA 12</i> TERMINAL DE CONTENEDORES DE NAPORTEC S.A.....	46
<i>FIGURA 13</i> MUELLE DE FERTISA	47
<i>FIGURA 14</i> CONSULTA DEL ESTADO DE TRÁMITE DE IMPORTACIÓN EN ECUAPASS	56
<i>FIGURA 15</i> PANTALLA DE CONSULTA DE ESTADO DE DECLARACIÓN DE IMPORTACIÓN EN ECUAPASS.....	58
<i>FIGURA 16</i> RECAUDACIÓN Y TIEMPOS DE NACIONALIZACIÓN (2007 - 2014)	59
<i>FIGURA 17</i> RESULTADOS 2014: CANALES DE AFORO	60
<i>FIGURA 18</i> RESULTADOS 2014: CANALES DE AFORO.....	61

<i>FIGURA 19</i> INFORMACIÓN DEL SENAE SOBRE EL DESPACHO ANTICIPADO.....	63
<i>FIGURA 20</i> NUEVO PROCESO DE DESPACHO ANTICIPADO EN EL SISTEMA ECUAPASS.....	67

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO NO. 1	84
GRÁFICO NO. 2	85
GRÁFICO NO. 3	86
GRÁFICO NO. 4	87
GRÁFICO NO. 5	88
GRÁFICO NO. 6	90
GRÁFICO NO. 7	92
GRÁFICO NO. 8	94
GRÁFICO NO. 9	96
GRÁFICO NO. 10	98
GRÁFICO NO. 11	100
GRÁFICO N. 12	101
GRÁFICO NO. 13	103
GRÁFICO NO. 14	104
GRÁFICO NO. 15	105

ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO NO. 1.....	10
CUADRO NO. 2.....	11
CUADRO N. 3.....	18
CUADRO NO. 4.....	19
CUADRO NO. 5.....	27
CUADRO N. 6.....	28
CUADRO N. 7.....	29
CUADRO NO. 8.....	31
CUADRO NO. 9.....	31
CUADRO NO. 10.....	32
CUADRO NO. 11.....	32
CUADRO NO. 12.....	33
CUADRO NO. 13.....	33
CUADRO NO. 14.....	34
CUADRO NO. 15.....	34
CUADRO NO. 16.....	35
CUADRO NO. 17.....	36
CUADRO NO. 18.....	64
CUADRO NO. 19.....	65
CUADRO NO. 20.....	66
CUADRO N. 21.....	78
CUADRO NO. 22.....	82

CUADRO NO. 23.....	84
CUADRO NO. 24.....	85
CUADRO NO. 25.....	86
CUADRO NO. 26.....	87
CUADRO NO. 27.....	88
CUADRO NO. 28.....	90
CUADRO NO. 29.....	92
CUADRO NO. 30.....	94
CUADRO NO. 31.....	96
CUADRO NO. 32.....	98
CUADRO NO. 33.....	100
CUADRO NO. 34.....	101
CUADRO NO. 35.....	103
CUADRO NO. 36.....	104
CUADRO NO. 37.....	105
CUADRO NO. 38.....	115
CUADRO NO. 39.....	116
CUADRO NO. 40.....	117
CUADRO NO. 41.....	119
CUADRO N. 42.....	120
CUADRO NO. 43.....	121
CUADRO NO. 44.....	123
CUADRO NO. 45.....	124

CUADRO NO. 46.....	125
CUADRO NO. 47.....	126
CUADRO NO. 48.....	127
CUADRO N. 49.....	134
CUADRO N. 50.....	141
CUADRO N. 51.....	142

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO NO. 1 MANUAL ESPECÍFICO SENAE-MEE-2-2.025V1.....	149
ANEXO NO. 2 CONSULTA SOBRE LA CANTIDAD DE DAI PRESENTADAS EN EL 2015.	159
ANEXO NO. 3 RESOLUCIÓN NRO. MTOP-SPTM-2016-0088-R	160
ANEXO NO. 4 MANUAL ESPECÍFICO SENAE-MEE-2-3-009-V2.....	171
ANEXO NO. 5 FORMATO ENCUESTA.	175
ANEXO NO. 6 TARIFARIO DE IMPORTACIÓN DEL ALMACÉN TEMPORAL CONTECON.	178
ANEXO NO. 7 TARIFAS DE DEMORAJE COBRADO POR LAS DIFERENTES NAVIERAS QUE OPERAN EN ECUADOR.	183
ANEXO NO. 8 BORRADOR DE LA RESOLUCIÓN EMITIDA POR EL SENAE.	191
ANEXO NO. 9 CERTIFICACIÓN GRAMATOLÓGICA.....	194

INTRODUCCIÓN

La presente investigación tiene como propósito analizar el proceso de despacho anticipado de carga reefer contenerizada, y los costos relacionados durante la permanencia de los contenedores dentro de los almacenes temporales que operan en el primer Distrito Guayaquil Marítimo del SENA, y proponer una alternativa que sirva para mejorar el tiempo de despacho, debido a fallas en el proceso y demás operaciones logísticas al momento del arribo de las mercaderías y/o despacho se generan costos elevados que deben ser cubiertos por los importadores, y que a su vez son trasladados al cliente final, al momento de la venta, teniendo como resultado un producto más caro.

Los importadores de productos farmacéuticos han sido la base del estudio, que según información publicada por el SENA en su reporte de gestión 2015 este sector movió un total de 843 millones de dólares CIF en importaciones, ubicándose en el primer lugar de la tabla de importaciones no petroleras.

En este contexto se analizará y explicará cada uno de los pasos que debe seguir un trámite, también se realizarán los cálculos del respectivo costo de almacenaje, conexión eléctrica y demoraje a cancelar por cada día que el o los contenedores permanezcan dentro de los almacenes temporales, se espera que la propuesta planteada ayude a mejorar el proceso de despacho y a su vez se logre la disminución de costos logísticos y portuarios, no solo de productos farmacéuticos refrigerados, debido a que si el proceso se actualiza se lo aplicará para todos los usuarios que trámite n sus importaciones como despacho anticipado.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA A INVESTIGAR

1.1. TEMA

“LA DECLARACIÓN ADUANERA ANTICIPADA BAJO RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN A CONSUMO Y SU INCIDENCIA EN LA DISMINUCIÓN DE COSTOS Y DÍAS DE DESPACHO DE CARGA REEFER CONTENERIZADA EN EL DISTRITO GUAYAQUIL MARÍTIMO, SENA E AÑO-2015”

1.2. Planteamiento del Problema

El presente proyecto se orienta hacia el análisis de una posible disminución de costos y la mejora de tiempo, en el despacho de las mercaderías reefer contenerizadas que ingresan al puerto de Guayaquil.

Hoy en día, aunque el proceso ha mejorado con la creación del COPCI en el año 2010, y la última actualización al reglamento publicada en abril del 2015, no ha sido suficiente, Las demoras en los procesos aduaneros y logísticos siguen causando costos extras en la importación, y por lo consiguiente el incremento en el precio final del bien, en casos más extremos tenemos, el cobro de multas y penalidades señaladas en el contrato de compraventa entre el importador y consumidor final, por la demora en la entrega de la mercadería.

¿Pero a que se deben las demoras?

Se ha podido determinar dos inconvenientes principales:

- La falta de armonización sistema aduanero Ecuapass con el COPCI y su reglamento.
- El proceso que manejan los almacenes temporales al momento de descargar contenedores del medio de transporte.

1.2.1. Situación en conflicto.

En el ámbito de las importaciones se puede observar que la cadena logística es muy extensa y sí cada uno de los eslabones no está conectado genera retrasos en el proceso. Cada día en el comercio exterior se presentan problemas relacionados con demoras en la creación de solicitudes, permisos, autorizaciones y demás documentación exigible, para dar trámite a una importación.

Para lograr una cadena logística eficiente es necesario se establezca una guía de procesos para los operadores de comercio exterior, que permita seguirlos ordenadamente.

El nuevo sistema Ecuapass que funciona desde octubre del año 2012, ha ayudado en el proceso, pero debido a su programación, se presenta un inconveniente que se detallará a continuación:

Para iniciar el trámite de una DAI es necesario se encuentre registrado previamente el MRN (Manifest Reference Number), por sus siglas en inglés, dicha información marca el punto inicial del proceso de despacho.

El MRN contiene toda la información del documento de transporte que ampara a las mercaderías embarcadas con destino al Ecuador, y es publicado en el sistema Ecuapass por el operador de transporte naviero y el consolidador de carga, dentro de un plazo para el inicio de transmisión no establecido, pero sí de término conforme al artículo 31 Lit. a. del Reglamento al COPCI: a) “En el caso de las importaciones efectuadas por vía marítima, la transmisión del manifiesto de carga se realizará antes del arribo del medio de transporte con un mínimo 6 horas para los puertos cercanos y de 48 horas para los demás. Para las exportaciones por vía marítima, la transmisión electrónica del manifiesto de carga, será realizado hasta 48 horas después de la salida del medio de transporte.” (Correa R. , 2015)

En el mismo artículo el literal d indica: “Para las importaciones, las consolidadoras que operen en el ámbito marítimo deberán transmitir la información del manifiesto de carga consolidado, hasta antes de la llegada del medio de transporte”. (Correa R. , 2015)

Esto se diferencia de lo estipulado en el Art. 66 del Reglamento al COPCI que establece: “Plazos para la presentación de la declaración.- En el caso de las importaciones, la declaración Aduanera podrá ser presentada física o electrónicamente en un período no superior a quince días calendario, previo a la llegada del medio de transporte, y hasta treinta días calendarios siguientes a la fecha de su arribo.” (Correa R. , 2015)

Es así que los operadores de transporte, líneas navieras y consolidadores realizan la transmisión del MRN acorde a su programación y cumpliendo con el plazo límite, evitando la multa por falta reglamentaria que confirme al Art 193 Lit. b. sobre faltas reglamentarias cita lo siguiente: “La transmisión electrónica tardía del manifiesto de carga, por parte del Agente de Carga Internacional, Consolidador o Desconsolidador de Carga, excepto en el caso que dicha transmisión se realice por el envío tardío por parte del transportista efectivo” (Asamblea, 2010, pág. 35)

El incumplimiento de estas disposiciones acarrea la sanción correspondiente conforme al Art. 194 del COPCI Sanciones por faltas reglamentarias cita lo siguiente “Las faltas reglamentarias se sancionarán con una multa equivalente al cincuenta por ciento del salario básico unificado. Excepto en el caso de la letra c) del artículo precedente cuando se trate de declaraciones de exportación, reexportación, o de importaciones cuyo valor en aduana sea inferior a diez salarios básicos unificados, en las que la sanción será del diez por ciento de la remuneración básica unificada” (Asamblea, 2010, pág. 35)

Dicha multa al día de hoy conforme al salario básico unificado del 2016 representa 183 dólares.

Se indica que solo una vez sea publicado el MRN el agente de aduanas puede iniciar el trámite, es decir sin esta información no se puede presentar la declaración aduanera de importación, por lo tanto el trámite queda detenido.

Declaración de Importación

Información de general

* A01. Código del declarante	09909245	* A03. Aduana	[028] GUAYAQUIL - MARITIMO
* A04. Código de Régimen	[10] IMPORTACION A CONSUMO	* A05. Tipo de despacho	[0] DESPACHO NORMAL
A06. Numero de despacho parcial		* A07. Tipo de pago	[A] PAGO NORMAL

Información de importador

* B01. Nombre	TESIS JAVIER CAJAPE		
* B02. Tipo de documento	[001] RUC		0190072002001
* B04. Ciudad	GUAYAQUIL	B05. Dirección	
B06. Teléfono			
* B07. CIUU	[5190] VENTA AL POR MAYOR DE OTROS PRODUCTOS		

Información del declarante

* B08. Tipo de documento	[001] RUC		
* B10. Código del declarante	09909245	* B11. Apellidos/nombres	
B12. Dirección			

Comun Valor Item Documentos

Información de carga

* C01. País de procedencia	[US] ESTADOS UNIDOS		
* C02. Código de endoso	[00] SIN ENDOSE - DOC DE IDENTIDAD EN DOC DE TRANSP. ES DEL CONSIGNATARIO FINAL		
C03. Consignatario	TESIS JAVIER CAJAPE		
* C04. Número de carga	CEC2016SUDU006600191110	C05. Documento de transporte	4351046004024

Valores totales

* D01. FOB		\$ 0	D02. Flete		\$ 0
D03. Seguro		\$ 0	D04. Ajustes		\$ 0
D05. Otros ajustes		\$ 0	* D06. Valor en aduana		\$ 0
* D07. Items declarados			* D08. Peso neto (kilos)		0.000
* D09. Cantidad de unidades físicas		0.00000	* D10. Cantidad de unidades comerciales		0.000
* D11. Total en tributos					\$ 0

Figura 1 Pantalla de transmisión de DAI en Ecuapass

Fuente: <https://portal.aduana.gob.ec/>

En la presente imagen se puede apreciar la pantalla de llenado de DAI en el sistema Ecuapass, los campos señalados con asterisco * son de carácter obligatorio, es decir si en el campo C04 no

se coloca el número de MRN el sistema no permitirá que el agente de aduanas continúe con el ingreso y envío de la DAI anticipada.

Esta falta de armonización entre la ley y la programación del sistema provoca un desfase en el procedimiento, que a su vez afecta a los usuarios, otro punto que se observa es que al momento de arribo del medio de transporte, el importador debe esperar la publicación del “Informe de Ingreso de Mercancía - IMDT” por parte del almacén temporal ocasionando un retraso adicional, ya que debido a las operaciones dentro del terminal tarda entre 24 y 48 horas para que este registro sea publicado en Ecuapass, actualmente el SENA E ha otorgado la responsabilidad de la recepción de medios de transporte a los almacenes temporales, mediante el manual específico SENA E-MEE-2-3-018-V3, en el que delega la responsabilidad de encargarse de la recepción de los medios de transporte, a pesar de que según los artículos 129 y 130 de COPCI estas operaciones deben ser ejecutadas por a la Dirección de Zona primaria del distrito.

1.3. Formulación del Problema

¿Qué factores retrasan el ingreso de la DAI anticipada y de qué manera influye en el aumento de costos y días de despacho, de carga reefer contenerizada en el Distrito Guayaquil (marítimo) SENA E año 2015?

1.4. Delimitación del Problema

Campo: Aduanero

Área: Comercio Exterior

Aspecto: Procesos Tecnológicos

Tema: “LA DECLARACIÓN ADUANERA ANTICIPADA BAJO RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN A CONSUMO Y SU INCIDENCIA EN LA DISMINUCIÓN DE COSTOS Y

DÍAS DE DESPACHO, DE CARGA REEFER CONTENERIZADA EN EL DISTRITO GUAYAQUIL MARÍTIMO, SENAE AÑO-2015”

1.5. Justificación de la Investigación

Se considera que este proyecto beneficiará al sector importador debido a que según información publicada por el SENAE en el informe de rendición de cuentas 2014, sobre los tiempos de nacionalización, se indica que el tiempo de despacho es 5.20 días, mientras que en el informe de gestión del primer semestre del 2015 indica: “El tiempo total de nacionalización de las mercancías bajo el régimen de importación a consumo a nivel nacional se registró en 5,28 a Junio de 2015; este tiempo corresponde aquellas declaraciones aduaneras que ingresaron en el año 2015 y han seguido su flujo normal de desaduanización.” (SENAE, INFORME DE GESTION 2015 PRIMER SEMESTRE, 2015).

El informe muestra que tiempo de despacho de importaciones es de 5.28 días, es decir es el tiempo que toma culminar el proceso de nacionalización y retiro el contenedor del puerto, y también se puede apreciar que el tiempo de nacionalización aumento 0.8%. Con relación al año anterior.

En este lapso de tiempo se generan costos, en el caso de mercaderías refrigeradas estas deben mantener su temperatura, también se debe pagar conexión eléctrica por cada hora que permanezca en almacenamiento y adicional alcances al flete marítimo (demoraje) los cuales tienen un alto costo por cada día hasta que el contenedor vacío sea devuelto.

La aplicación de este trabajo en el proceso de trámite y despacho permitirá:

- Ahorro de tiempo.
- Ahorro de dinero.
- Mayor flujo en el trámite.

- Costo final de productos más bajo.
- Descongestión progresiva en la terminal de contenedores

Con esta implementación el importador tendría tiempo suficiente, para completar el proceso de despacho de la mercadería en aduana y podrá disponer de la misma al momento del arribo del medio de transporte, evitando congestiones, costos de almacenaje y demoraje innecesarios.

También beneficiaría al importador, debido a que si se disminuye el tiempo de permanencia de los contenedores dentro del almacén temporal menor será el costo a cancelar por almacenaje, conexión eléctrica y demoraje en caso de aplicar.

1.6.Sistematización del Problema

¿Este análisis permitiría tener un panorama más claro de los costos involucrados en el despacho de una importación de carga reefer?

¿El análisis del proceso serviría para detectar las fallas en el proceso y ayudar a corregirlos?

¿Este nuevo proceso podría ayudar a disminuir los días de despacho, costos y la congestión en los terminales portuarios?

1.7.Objetivo general Investigación

Analizar la incidencia de la declaración aduanera anticipada a en la disminución de costos y días de despacho de importaciones, mediante el uso de técnicas e instrumentos de recolección de datos, que permitan detectar posibles problemas en el proceso y pueda convertirse en una herramienta que beneficie a los importadores.

1.8.Objetivos Específicos de la Investigación

- Analizar los costos involucrados en el despacho importaciones de carga reefer contenerizada, de manera que permita comparar y justificar el presente proyecto de investigación.

- Recopilar información relevante del proceso de despacho anticipado de carga reefer, y detectar el porqué de los inconvenientes y demoras que se presentan durante el trámite de importación.
- Definir el proceso creando una guía para los operadores de comercio exterior involucrados, que permita la fluidez del trámite de despacho anticipado.

1.9.Límites de la investigación

El presente análisis y la propuesta de implementación de sus resultados se enfocaran exclusivamente en el Distrito Guayaquil (marítimo) del SENAЕ ubicado en la Ciudad de Guayaquil / AV. 25 de Julio/Puerto Marítimo y tomará como base del estudio las necesidades del sector importador de carga reefer contenerizada y los potenciales beneficios del proyecto.

CUADRO No. 1

LÍMITES DE LA INVESTIGACIÓN

<u>Alcance</u>	Ecuador/Guayas/Guayaquil/Distrito SENAE Guayaquil Marítimo
<u>Geográfico</u>	
<u>Alcance de la</u>	Sector Importador
<u>Población:</u>	
<u>Alcance</u>	El presente análisis y la propuesta de implementación de sus
<u>Teórico:</u>	resultados, se enfocarán exclusivamente en el proceso actual de despacho y tomará como base del estudio las necesidades del sector importador de carga reefer contenerizada y los potenciales beneficios del proyecto
<u>Alcance</u>	“Mejora en el tiempo de despacho en importaciones bajo régimen de
<u>Practico:</u>	Consumo

Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

1.10. Identificación de las Variables

Variable Independiente: El Despacho aduanero anticipado

Variable Dependiente: La disminución de tiempos y costos de despacho de carga reefer contenerizada.

1.11. Hipótesis

1.12. Hipótesis general

Si se presenta la DAI anticipada entonces disminuiría el tiempo y los costos de despacho de la carga reefer contenerizada.

1.12.1. Hipótesis particulares

- Si la actualización del proceso mejora el tiempo de despacho anticipado de contenedores reefer, entonces el costo final del producto importado sería más bajo.
- Si el tiempo de despacho se disminuye, entonces habrá descongestión en la terminal de contenedores.

1.13. Operacionalización de las Variables

CUADRO No. 2

OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Variables	Dimensiones	Indicadores	Instrumentos
conceptuales			
Independiente			
El Despacho aduanero anticipado	Determinar responsabilidades de los operadores participes en el proceso.	Modo de presentación. Establecimiento de plazos.	Comparación de legislaciones anteriores con la vigente Creación de nuevas resoluciones.
Dependiente			
La disminución de tiempos y costos de despacho	Revisión de procesos existentes. Simplificación de operaciones.	Análisis de costos. Utilización de recursos tecnológicos que faciliten dichos procesos.	Encuesta a los usuarios. Sistema Ecuapass.

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

CAPÍTULO II

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1.1. Antecedentes Referenciales y de Investigación

2.1.2. Antecedentes del estudio

Revisados los archivos de la biblioteca general de la universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, Facultad de Administración, Carrera de Comercio Exterior, donde se realizará este trabajo, no se encuentran documentos similares investigados anteriormente, por lo que esta se considera inédita en cuanto a su temática.

Según la ley vigente en el año 2006 la LEY ORGÁNICA DE ADUANAS L.O.A. en el Art. 43 inciso 3, la presentación de la declaración aduanera se podía darse durante los siete días antes y quince días hábiles después del arribo del medio de transporte, lo que dejó un espacio para que la autoridad aduanera implementar el despacho anticipado como alternativa de mejora en el tiempo de nacionalización de mercaderías contenerizada. La Corporación Aduanera Ecuatoriana conocida por sus siglas CAE publicó el 01 de diciembre del año 2006 el boletín 92-2006 en el que se comunica lo siguiente. “Se comunica a los Operadores de Comercio Exterior en general, que a partir de la presente fecha se ha incorporado al esquema de Despacho Anticipado la carga consolidada contenerizada bajo condición FCL.” (CAE G. G., 2006)

2.1.3. El Sistema Interactivo de Comercio Exterior y el despacho anticipado

El Sistema Interactivo de Comercio Exterior o bien conocido por sus siglas S.I.C.E. fue el sistema aduanero vigente desde el año 2000 hasta octubre del año 2012 en el que se vio por primera ocasión la implementación del despacho anticipado, guiándose en lo estipulado en los boletines 92-2006 y 106-2008 y 116-2008 detallan:

tema	Despacho Anticipada para Carga Consolidada Contenerizada.		
Boletin No	92-2006	Estado	Vigente
Proceso	Despacho	Subproceso	DESPACHO ANTICIPADO
F./Publicación	11-Sep-2009	F./vigencia	01-Dec-2006
Emitido Por	Gerencia General		
Se comunica a los Operadores de Comercio Exterior en general, que a partir de la presente fecha se ha incorporado al esquema de Despacho Anticipado la carga consolidada contenerizada bajo condición FCL.			

Lista

Figura 2 Boletín No. 96-2006

Fuente: http://www.aduana.gob.ec/contents/nov/news_letters_view.jsp?pg=290&anio=2006&codigo=92&proceso=&estado=&boletinNum=&ano=&desc=&fromFecha=&toFecha=

En la imagen se puede apreciar boletín 92-2006 publicado el 01 de diciembre de ese año, en el que la Corporación Aduanera Ecuatoriana, comunica a los operadores de comercio exterior que la herramienta de despacho anticipado ha sido habilitada en el sistema.

Esta publicación se considera incompleta, debido a que no indica el proceso que debe seguir cada uno de los operadores para acogerse a esta modalidad de despacho.

tema	A los Operadores de Comercio Exterior		
Boletin No	106-2008	Estado	Vigente
Proceso	Despacho	Subproceso	DESPACHO ANTICIPADO
F./Publicación	11-Sep-2009	F./Wigencia	05-May-2008
Emitido Por	Gerencia General		

Por la presente se recuerda a los importadores, agentes de aduana, y operadores de comercio exterior en general, que se puede utilizar la opción para el proceso de despacho anticipado con lo cual es posible reducir el tiempo de desaduanización de mercancías importadas en más de un 70%. Este método está disponible para su uso en las aduanas marítimas; en las aduanas terrestres de Tulcán y próximamente en Huaquillas. La actual administración de la Corporación Aduanera Ecuatoriana, se encuentra trabajando para implementarlo a nivel nacional en todos los distritos.

Caso de éxito

A manera de ejemplo comunicamos el éxito obtenido con la implementación del proceso de despacho anticipado en el distrito de Tulcán, en donde los días miércoles 23 y jueves 24 de abril de 2008, con la colaboración de las Compañías Ómnibus BB, y General Motors del Ecuador, se numeraron las primeras declaraciones Aduaneras bajo esta modalidad a través de este distrito, con lo que se apunta a disminuir tiempos y costos en la desaduanización de mercancías importadas.

Agradecemos a las Empresas mencionadas, a su Agente Afianzado de Aduanas, personal operativo y demás personal involucrado en el proceso por la colaboración prestada en forma desinteresada para la concretar este objetivo.

Con lo anteriormente mencionado se invita a todas aquellas empresas usuarios de los servicios aduaneros de los Distritos de Esmeraldas, Guayaquil, Manta, Puerto Bolívar, y Tulcán a ser partícipes del uso de este proceso.

Figura 2 Boletín No. 106-2008

Fuente:http://www.aduana.gob.ec/contents/nov/news_letters_view.jsp?pg=198&anio=2008&codigo=106&proceso=&estado=&boletinNum=&ano=&desc=&fromFecha=&toFecha=

En el boletín 106-2008 publicado el 05 de Mayo del mismo año la Corporación Aduanera Ecuatoriana, hace un recordatorio en el que indica que: “se encuentra habilitada la herramienta (despacho anticipado) y con la cual es posible disminuir en un 70% el tiempo de despacho de las mercaderías en los distritos marítimos y además hace referencia a un caso de éxito en el que se reconoce a la empresa Ómnibus BB. Y General Motors” (CAE 2. , 2008) (empresas del mismo grupo), pero más allá de ese caso exitoso no tenemos otros registros publicados por la administración aduanera en la que se exponga más casos del trámite.

tema	Comunicado a los Importadores		
Boletin No	116-2008	Estado	Vigente
Proceso	Despacho	Subproceso	DESPACHO ANTICIPADO
F./Publicación	11-Sep-2009	F./Vigencia	26-May-2008
Emitido Por	Gerencia General		

CAE REDUCE TIEMPOS DE DESPACHO

La **Corporación Aduanera Ecuatoriana**, esta trabajando en la reducción de tiempos de despacho y es por ello que esta fortaleciendo el proceso de **DESPACHO ANTICIPADO**, que permite al importador **ahorrar costos y reducir el tiempo de desaduanización de mercancías en más de un 70%**.

¿Que es DESPACHO ANTICIPADO?

Es un mecanismo a través del cual el importador puede disponer de sus mercancías en un menor tiempo, toda vez, que puede iniciar el proceso de entrega de documentos y pago de tributos sin esperar que la mercancía llegue al país, disminuyendo sus tiempos de desaduanización en alrededor de 8 días.

¿Cómo se utiliza el DESPACHO ANTICIPADO?

Para el éxito del uso del **despacho anticipado** es imprescindible que el importador se involucre en el proceso de desaduanización de mercancías importadas:

- 1.- Transmisión de la información por parte del medio de transporte o del Agente de carga, a la Corporación Aduanera Ecuatoriana a través del SICE.
- 2.- Entrega de documentos de acompañamiento de la declaración aduanera, por parte del importador al Agente de Aduanas.
- 3.- Envío electrónico de la declaración aduanera, por parte del agente de aduanas a la Corporación Aduanera Ecuatoriana.
- 4.- Presentar la declaración aduanera en las oficinas de la Corporación Aduanera Ecuatoriana, por parte del agente aduanas.
- 5.- Pago de tributos por parte del importador a la CAE*

***NOTA:** En casos en que se encontrara novedades productos del aforo, se emitirá una liquidación complementaria, previo al retiro de las mercancías de la zona primaria aduanera.

- 6.- Retiro de mercancías.

Este método está disponible para su uso en las aduanas marítimas; y en las aduanas terrestres de Tulcán y Huaquillas.

OTRA FORMA DE REDUCIR TIEMPOS:

PAGO ELECTRONICO: Este proceso también amerita que el importador se involucre directamente para que sea exitoso.

Desde su oficina y en pocos minutos, el importador puede realizar los pagos de tributos al comercio exterior, ingresando a la página Web de los bancos corresponsales:

BOLIVARIANO – PACIFICO – GUAYAQUIL - PRODUBANCO

La actual administración de la **Corporación Aduanera Ecuatoriana**, continúa trabajando a nivel nacional, para brindar el soporte, la atención y asesoría necesaria que permita optimizar el proceso de desaduanización de mercancías importadas; de esta forma, el importador ahorra tiempo y dinero y la CAE sigue avanzando en convertirse en una aduana moderna y eficaz, al servicio del comercio y del país. Y por ello invita:

A TODOS LOS USUARIOS DE COMERCIO EXTERIOR A HACER USO DE LOS SERVICIOS ADUANEROS AQUÍ MENCIONADOS Y BENEFICIARSE DE LAS VENTAJAS QUE SE OFRECEN.

PARA MAYOR INFORMACIÓN, SOPORTE O ASESORÍA SOBRE EL USO DE LAS PROCESOS CITADOS, COMUNÍQUESE AL

04-2480-640 EXT 1003 1800 1805

Figura 3 Boletín No. 116-2008

Fuente:

http://www.aduana.gob.ec/contents/nov/news_letters_view.jsp?pg=1&anio=2008&codigo=116&proceso=&estado=&boletinNum=116&ano=2008&desc=&fromFecha=&toFecha=

En la presente imagen la entonces Corporación Aduanera Ecuatoriana, da a conocer información referente al despacho anticipado, y da a conocer una nueva herramienta de pago electrónico implementada. En el proceso de investigación se buscó información relacionada con el tema, pero desde la publicación del boletín 106-2008 tuvieron que transcurrir 2 años para que se publique nueva información del tema; los usuarios que se beneficiaban del proceso eran pocos, y muchos usuarios no la utilizaban por desconocimiento.

En ese entonces el proceso de manifiesto era diferente, al tratarse de otro sistema la información proveniente de las navieras y consolidadoras de carga era manejada con un plazo inferior que según la LEY ORGÁNICA DE ADUANAS debía ser transmitida hasta antes del arribo del medio de transporte.

2.2.Marco Teórico Referencial

2.2.1. El SENA E

El SENA E es el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador que por sus atribuciones establecidas en el CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCIÓN, COMERCIO E INVERSIONES COPCI. Ejerce actividades de control aduanero en el país.

2.2.2. Antecedentes del SENA E

La historia de la aduana se remonta al año 1830 cuando nace el Ecuador como República, la aduana ecuatoriana continuó con las acciones de control en las mismas instalaciones de la Administración de la Real Aduana y Alcabalas de Guayaquil que fueron establecidas en el año 1778 por el presidente de la Audiencia de Quito, posteriormente se expandió estableciendo oficinas en Loja y Santa Rosa para favorecer el comercio fronterizo en 1833 y 1885 respectivamente, también se crea el distrito Esmeraldas en el año 1873 y se crea una ley en 1897 para el aumento de los empleados y la misma también exige que se dé un buen servicio de

aduanas, en el año 1900 se crea la LEY ORGÁNICA ADUANAS y arancelaria, posteriormente se fue estructurando hasta la creación de la Corporación Aduanera Ecuatoriana en 1998 en la que también se crea el servicio de vigilancia aduanera estableciendo una nueva estructura en la que se crea el puesto de Gerente General de la Corporación aduanera Ecuatoriana que ejercía como máxima autoridad en el país, luego con la creación del COPCI en el año 2010 se reemplaza el nombre de Corporación Aduanera Ecuatoriana por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador institución que opera en la actualidad.

2.2.3. Distritos aduaneros

Conforme a lo dispuesto en el artículo. 105 del COPCI sobre el territorio aduanero, se indica que el territorio aduanero es todo el país.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 106 del COPCI. Para el ejercicio de las actividades de la administración y control aduanero, se la divide en dos zonas correspondientes a cada uno de los distritos de aduana:

Primaria.- Constituye los puntos de ingreso habilitados en el país, como son: puertos, aeropuertos y locales habilitados en la frontera terrestre, en los que se realice operaciones de transporte de carga procedentes del exterior y con destino a él.

Secundaria.- Constituye la parte restante, el espacio aéreo y las aguas territoriales del Ecuador.

Dentro del territorio nacional existen 12 distritos aduaneros que están controlados por el Servicio Nacional de Aduanas de Ecuador SENA, los cuales son:

CUADRO N. 3

DISTRITOS SENAE

Código	Ubicación del distrito
19	Guayaquil Aéreo
28	Guayaquil Marítimo
37	Manta
46	Esmeraldas
55	Quito
64	Puerto Bolívar
73	Tulcán
82	Huaquillas
91	Cuenca
109	Loja Macará
127	Latacunga
145	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CBAF) San Miguel

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

2.2.4. Regímenes Aduaneros

Los regímenes aduaneros son los que determinan el tipo de tratamiento, al que se someterán las mercancías introducidas al país o exportadas de él.

Estos regímenes para ser ejecutados deben cumplir con los lineamientos, reglamentaciones y procedimientos que están establecidos en el COPCI y su respectivo reglamento.

Aquí un ejemplo de lo que permitiría determinar un régimen:

- Tratamiento de mercancías para el consumo local.
- El tipo de exportación.
- El retorno de mercancías al exterior.
- Tratamiento de mercancías destinadas a procesos industriales cuyo producto obtenido puede ser consumido localmente o exportado.

- El reingreso de mercancías exportadas temporalmente.
- Tratamiento de mercancías como maquinarias para cumplir con procesos industrial o desarrollo de obras, que luego de cumplir con su objetivo deben regresar a su país de origen.
- Tratamiento de mercancías como equipos e instrumentos, para el desarrollo de eventos, ferias y demostraciones, que luego de cumplir con su objetivo deben regresar a su país de origen.

*la información detallada corresponde al criterio propio del investigador.

A continuación se detalla la descripción y el código del régimen.

CUADRO No. 4
REGIMENES ADUANEROS

Código	Nombre del Régimen
10	IMPORTACIÓN A CONSUMO
11	REPOSICIÓN DE MERCANCÍAS CON FRANQUICIA ARANCELARIA
20	ADMISIÓN TEMPORAL PARA REEXPORTACIÓN EN EL MISMO ESTADO
21	ADMISIÓN TEMPORAL PARA PERFECCIONAMIENTO ACTIVO
24	FERIAS INTERNACIONALES
31	REIMP. DE MERCANCÍAS EXPORTADAS TEMPORALMENTE PARA PERFECCIONAMIENTO PASIVO
32	REIMPORTACIÓN DE MERCANCÍAS EN EL MISMO ESTADO

40	EXPORTACIÓN DEFINITIVA
50	EXPORTACIÓN TEMPORAL PARA REIMPORTACIÓN EN EL MISMO ESTADO
51	EXPORTACIÓN TEMPORAL PARA PERFECCIONAMIENTO PASIVO
53	DEVOLUCIÓN CONDICIONADA DE TRIBUTOS
60	REEXP. DE MERCANCÍAS EN EL MISMO ESTADO
61	REEXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS QUE FUERON IMPORTADAS PARA PERFECCIONAMIENTO ACTIVO
70	DEPOSITO ADUANERO PÚBLICO Y PRIVADO
72	TRANSFORMACIÓN BAJO CONTROL ADUANERO
73	ALMACÉN LIBRE
75	ALMACÉN ESPECIAL
79	EXPORTACIÓN A CONSUMO DESDE ZONA FRANCA
80	TRANSITO ADUANERO
81	TRANSBORDO
83	REEMBARQUE
86	DESTRUCCIÓN DE SOBANTES

91 COURIER IMPORTACIÓN

94 EXPORTACIONES COURIER

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

2.2.5. Regímenes de Importación

A continuación se detallan los regímenes que se utilizan con mayor frecuencia en las importaciones

2.2.6. Importación para el consumo

Conforme al texto del COPCI “Es el régimen aduanero por el cual las mercancías importadas desde el exterior o desde una Zona Especial de Desarrollo Económico ZEDE pueden circular libremente en el territorio v aduanero. Con el fin de permanecer en el de manera definitiva, luego del pago de los derechos e impuestos de importación. Recargos y sanciones. Cuando hubiere lugar a ellos. Y el cumplimiento de las formalidades y obligaciones tributarias” (Asamblea, 2010, pág. 29 Art 147)

Este régimen es el más común utilizado para despachar mercaderías desde la zona primaria aduanera, también conocido como régimen 10 permite al importador y al agente de aduana la presentación de la DAI, el pago de impuestos y el posterior retiro de las mercancías.

2.2.7. Admisión temporal para reexportación en el mismo estado

Conforme al texto del COPCI “Es el régimen aduanero que permite la introducción al territorio aduanero de determinadas mercancías importadas, para ser utilizadas en un fin determinado, con suspensión total o parcial del pago de los derechos e impuestos a la importación y recargos, con excepción de la depreciación normal originada por el uso que se

haya hecho de las mismas, para ser reexportadas en un plazo determinado sin experimentar modificación alguna, según se determine en el reglamento” (Asamblea, 2010, pág. 29 Art 148)

El régimen de admisión temporal para reexportación en el mismo estado o bien conocido como régimen 20 permite el ingreso de mercancía con la suspensión de tributos aduaneros, estas pueden ser equipos para espectáculos públicos, maquinarias, moldes industriales, equipos industriales, para ser utilizados en obras o procesos de producción. Para que el régimen sea aceptado se debe justificar el fin del bien importado y el cronograma de actividades a desempeñar durante la permanencia que puede ser hasta un año.

2.2.8. Régimen de admisión temporal para perfeccionamiento activo

Conforme al texto del COPCI “Es el régimen aduanero que permite el ingreso al territorio aduanero ecuatoriano, con suspensión del pago de los derechos e impuestos a la importación y recargos aplicables, de mercancías destinadas a ser exportadas luego de haber sido sometidas a una operación de perfeccionamiento, bajo la forma de productos compensadores.

Podrán autorizarse instalaciones industriales, que al amparo de una garantía general, operen habitualmente bajo este régimen, cumpliendo con los requisitos previstos en el reglamento al presente Código.

Los productos compensadores que se obtengan aplicando este régimen podrán ser objeto de cambio de régimen a importación para el consumo, pagando tributos sobre el componente importado de dicho producto compensador”. (Asamblea, 2010, pág. 29 Art 149)

El régimen de admisión temporal para perfeccionamiento activo o régimen 21 permite el ingreso de mercancías, materias primas al territorio ecuatoriano y a depósitos aduaneros, para ser transformados, luego los productos obtenidos deben ser exportados o pueden ser nacionalizados con el pago tributos aduaneros.

2.2.9. Depósito aduanero

Conforme al texto del COPCI “Régimen aduanero según el cual las mercancías importadas son almacenadas por un periodo determinado, bajo el control de la aduana en un lugar habilitado y reconocido para esta finalidad, sin el pago de los derechos e impuestos y recargos aplicables.” (Asamblea, 2010, pág. 30 Art 152)

El régimen de depósito aduanero o bien conocido como régimen 70 permite el ingreso de mercaderías a depósitos comerciales públicos o privados, autorizados suspendiendo los tributos arancelarios hasta por un año en el que el consignatario puede nacionalizar las mercaderías o reexportarlas hacia otro destino.

2.2.10. Reimportación en el mismo estado

Conforme al texto del COPCI “Es el régimen aduanero que permite la importación para el consumo con exoneración de los derechos e impuestos a la importación, recargos aplicables de las mercancías que han sido exportadas, a condición que no hayan sido sometidas a ninguna transformación, elaboración o reparación en el extranjero y a condición que todas las sumas exigibles en razón de un reembolso o de una devolución, de una exoneración condicional de derechos e impuestos o de toda subvención u otro monto concedido en el momento de la exportación, se hayan pagado.” (Asamblea, 2010, pág. 30 Art 153)

El régimen de reimportación en el mismo estado permite el ingreso de mercancías, previamente exportadas siempre que no hayan sido sometidas a ningún proceso de transformación, en el exterior se realizará mediante reembolso la devolución de los derechos o impuestos cancelados al momento de su salida del país.

*los Regímenes de exportación no son explicados, debido a que no serán base del estudio y desarrollo de la investigación

2.2.11. Sistema Ecuapass

Este nuevo sistema aduanero entro en funcionamiento el 22 de octubre de 2012, su implementación se dio, porque debido a un informe del Banco Interamericano de Desarrollo BID emitido en el 2010 sobre “APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DEL MARCO NORMATIVO PARA UN COMERCIO ÁGIL Y SEGURO” y diagnóstico que el sistema utilizado en ese entonces no estaba preparado para absorber las funcionalidades y características del nuevo proceso aduanero, por lo que se recomendó el cambio del sistema, por uno que prestara todas las facilidades y seguridades necesarias para cumplir con la normativa del acuerdo.

En función de modernizar el sistema aduanero que poseía el Ecuador se tomó como referencia el sistema aduanero de Korea llamado *UNI-PASS* y, mediante la aprobación del presidente de la república, se procedió a la firma de un acuerdo de cooperación técnica con Corea en el que se plantea el establecimiento del Sistema de Despacho Electrónico de Aduanas en la Aduana de Ecuador.

En octubre del 2011, el SENA E presentó su primera exposición sobre el Sistema ECUAPASS, cuyos responsables indicaron que se trataba de un gran sistema que y traerá muchos beneficios para el comercio exterior Ecuatoriano, ECUAPASS maneja 4 aspectos fundamentales: Servicio personalizado, Administración de Usuarios, Servicio de Información y Trámites Operativos.

El sistema Ecuapass permite dar trámite a importaciones, exportaciones, ya sean estas aéreas, marítimas o terrestres, también es utilizado en el trafico postal de mercaderías vía Courier, es decir permite generar declaraciones de importación, el cobro de impuestos y el despacho de mercaderías del puerto, también permite la generación de declaraciones de exportación para el ingreso de mercaderías y autoriza su salida al exterior.

El sistema también está conectado con otras instituciones gubernamentales por medio de la ventanilla única ecuatoriana “VUE” que permite la generación de certificados de origen, emisión y aprobación de solicitudes de importación para mercaderías sujetas a otros tipos de control como fiscalización y requerimientos de calidad INEN.

Dentro del sistema Ecuapass los usuarios como agentes de aduana, importadores, empresas navieras, consolidadoras de carga pueden realizar los trámites acorde a los límites de acceso que otorga el perfil de cada usuario.

2.2.12. Transporte Marítimo Internacional

El transporte marítimo internacional se ha desarrollado desde tiempos antiguos, en la época de la colonización de América era el modo de transporte más utilizado en el viejo continente y el resto del mundo conocido, ya que permitía transportarse por las vías navegables desde Europa hacia África rodeándola hasta llegar al continente Asiático y Oceanía, este permitía el transporte alimentos, esclavos y las riquezas obtenidas por los colonizadores europeos, desde el momento en que se popularizo este tipo de transporte ha venido en un constante desarrollo, ya que el término transporte marítimo tiene muchas clasificaciones y especializaciones acorde a su actividad:

Dentro de la clasificación se puede indicar las siguientes.

- Flotas de transporte de pasajeros o cruceros.
- Flotas de exploración e investigación científica.
- Flotas pesqueras.
- Flotas de transporte Bulk es decir mercancías al granel, sobredimensionadas o extra pesadas.

- Flotas de transporte de líquidos y gases.
- Flotas de transporte de contenedores

Una de las flotas que más ha crecido en los últimos tiempos es la de transporte de contenedores, debido a la globalización, el transporte en contenedores se convirtió en el medio principal para el comercio entre los países de una región y comercio entre continentes. Debido a que las mercaderías viajan más seguras estando separadas, se logra un mayor cuidado en cuanto al daño, pérdida y contaminación, esto ha impulsado la economía de los países y el desarrollo industrial y social.

2.2.13. Empresas Navieras

Desde que se impulsó el transporte naviero muchas empresas en todos los continentes han decidido invertir en este sector.

A continuación se detalla el ranking de las 3 principales empresas navieras del mundo:

A.P. Moller-Maersk Group A/S

Es la empresa naviera más grande del mundo es la Danesa A.P. MOLLER o bien conocida en el ámbito como MAERSK LINE, dado por la flota de barcos, cantidad de contenedores en stock y nivel de carga manejada hoy en día esta empresa tiene operaciones en más de 155 países logrando una de las redes de oficinas más grandes que existen, posee un total 3.4 millones de TEU (Unidad de 20 pies) operativos, 600 naves entre propias y alquiladas, también posee 4 naves portacontenedores con una súper capacidad individual de 18,270 TEU (Unidad de 20 pies).

1. MSC Mediterranean Shipping Company S.A.

En segundo lugar tenemos a la empresa naviera italiana establecida en Suiza Mediterranean Shipping Company, o bien conocida como MSC esta empresa tiene

operaciones en 150 países a nivel mundial posee un total 2.6 millones de TEU (Unidad de 20 pies) operativos, 480 naves, entre ellas 3 naves portacontenedores con una súper capacidad individual 15,000 TEU (Unidad de 20 pies) clasificadas dentro de más grandes del mundo.

2. CMA-CGM Group.

En tercer lugar tenemos al grupo naviero francés CMA-CGM quien tiene a su servicio 536 naves incluidos 2 de los barcos portacontenedores más grandes del mundo construidos poseen una capacidad de carga individual de 1,8000 TEU (Unidad de 20 pies), un stock de 1.8 millones TEU (Unidad de 20 pies) y tiene una red de oficinas en 150 países y operaciones en 400 puertos alrededor del mundo.

En el Ecuador operan un gran número de empresas navieras, las mimas que están divididas acorde a su especialización:

CUADRO No. 5

LÍNEAS NAVIERAS SEGÚN SU ESPECIALIZACIÓN #1

Transporte Bulk y RORO

Nombre de la naviera	Agencia representante en Ecuador
Intermarine Group	Tradinter S.A.
Melfi Lines	Grupo Tecnisea S.A.
BBC Chartering	BBC Ecuador Andina S.A.
Wallenius Welheimsem W&W	Broom Ecuador S.A.
Mitsui OSK Lines Bulk	Andinave S.A
K-LINE	Navesmar S.A.
NYK LINE	Transnippon S.A.
SEABOARD MARINE	Citikold S.A.

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

CUADRO N. 6
LINEAS NAVIERAS SEGÚN SU ESPECIALIZACIÓN #2

Transporte Frigorífico

Nombre de la naviera

Agencia representante en Ecuador

SEA TRADE

Snorkel S.A.

NYK COOL CARRIERS

Grupo Remar S.A.

BALTIC SHIPPING LTD.

Marglobal S.A.

DEL MONTE OCEAN CARRIERS

Marglobal S.A.

SOUTH PACIFIC SHIPPING
ECUADORIAN LINE

Marglobal S.A.

DOLE OCEAN CARGO

Transportes Pormar S.A.

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

CUADRO N. 7

LINEAS NAVIERAS SEGÚN SU ESPECIALIZACIÓN #3

Transporte de Contenedores

Nombre de la naviera	Agencia representante en Ecuador
MAERSK LINE	Maersk del Ecuador C.A
SEALAND	Maersk del Ecuador C.A
CMA - CGM	CMA-CGM del Ecuador S.A
MEDITERRANEAN SHIPPING CO.	MSC Ecuador S.A.
HAMBUR SUD	Hamburg Sud del Ecuador S.A.
EVERGREEN LINES	Greenandes Ecuador S.A.
K-LINE	Navesmar S.A.
HAPAG LLOYD	Transoceanica C. Ltda
NYK LINE	Transoceanica C. Ltda
SEABOARD MARINE	Citikold S.A.
COSCO	Delpac S.A
WAN HAI LINES	Marglobal S.A.
YANG MING MARINE	Marglobal S.A.
MOL MITSUI OSK LINES	Grupo Remar S.A.
HYUNDAI MERCHANT MARINE	Navisur S.A.

PIL PACIFIC INTERNATIONAL LINES	Broom Ecuador S.A.
APL LIMITED	APL del Ecuador S.A.
KING OCEAN LINES	Navesur S.A.

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

2.2.14. Contenedores

Desde que fueron utilizados en 1956 por Malcom MacLean empresa pionera en el transporte marítimo, su utilización se fue popularizando debido a las facilidades que representaban para el transporte de mercaderías voluminosas, pesadas, frágiles y paletizadas, el primer envío tuvo lugar en Estados Unidos cuando trasladó mercancías entre los puertos de New York y Houston, al haberse analizado las facilidades la empresa decidió ampliar sus rutas, lo que la obligó a renovar su flota, reemplazando los barcos cargueros por unos de nueva generación aptos para el transporte de contenedores, también implicó cambios en la infraestructura portuaria, debido a que se tuvieron que diseñar y construir grúas adecuadas y capacitar al personal para maniobrar la carga y descarga de contenedores de los barcos, esta empresa cambio su nombre por el de SeaLand consolidándose en el mercado de transportes marítimos y gestión de sus propios puertos privados, continuó con su expansión ingresando al continente europeo en puertos de Inglaterra y Alemania, porque para la fecha era muy costoso transportar mercaderías desde estos países hacia o desde Estados Unidos, lo que popularizo la utilización de contenedores e impulsó toda la industria marítima.

Entre los contenedores más utilizados se tiene los siguientes:

CUADRO No. 8

CONTENEDOR DE 20 PIES.



Largo 6.05 metros

Ancho 2.43 metros

Alto 2.59 metros

Capacidad Cbm 33

Carga máxima KG 26,000

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Estas unidades de carga son fabricadas de acero posee un piso recubierto de madera para evitar la fricción, posee una capacidad de cargar hasta 26,000 KG en promedio, el peso máximo puede variar dependiendo del fabricante y los materiales usados.

CUADRO No. 9

CONTENEDOR DE 40 PIES.



Largo 12.19 metros

Ancho 2.43 metros

Alto 2.59 metros

Capacidad Cbm 67

Carga máxima KG 28,000

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Estas unidades de carga son fabricadas de acero posee un piso recubierto de madera para evitar la fricción, posee una capacidad de cargar de 28,000 KG en promedio, el peso máximo puede variar dependiendo del fabricante y los materiales usados.

CUADRO No. 10
CONTENEDOR DE 40 PIES HC



Largo 12.19 metros

Ancho 2.43 metros

Alto 2.89 metros

Capacidad Cbm 76

Carga máxima KG 28,000

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Estas unidades de carga son fabricadas de acero posee un piso recubierto de madera para evitar la fricción, tienen una capacidad de carga de 28,000 KG en promedio, el peso máximo puede variar dependiendo del fabricante y los materiales usados.

2.2.14.1. Contenedores Especiales

CUADRO No. 11
CONTENEDOR OPEN TOP DE 20 PIES



Largo 6.10 metros

Ancho 2.43 metros

Alto 2.89 metros

Capacidad Cbm 33

Carga máxima KG 26,000

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Estas unidades tienen características similares a los contenedores convencionales, la diferencia se encuentra en que estas unidades no poseen un techado metálico, en su lugar es reemplazado con

una lona plástica, la misma que puede ser removida para cargar mercaderías, estructuras o maquinarias que excedan el alto normal de un contenedor (HC) y luego ser reinstalada, para mantener las mercancías protegidas de los elementos.

CUADRO No. 12

CONTENEDOR OPEN TOP DE 40 PIES.



Largo 12.19 metros

Ancho 2.43 metros

Alto 2.89 metros

Capacidad Cbm 76

Carga máxima KG 28,000

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Al igual que el contenedor anterior la diferencia está en su capacidad y que no poseen un techado metálico, en su lugar es reemplazado con una lona plástica, la misma que puede ser removida para cargar mercaderías, estructuras o maquinarias que excedan el alto normal de un contenedor (HC) y luego ser reinstalada, para mantener las mercancías protegidas de los elementos.

CUADRO No. 13

CONTENEDOR FLAT RACK DE 20 PIES



Largo 6.10 metros

Ancho 2.43 metros

Alto 2.59 metros

Capacidad a conveniencia

Carga máxima KG 34,000

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Las unidades Flat Rack son conocidas por no tener paneles laterales ni techado, son especiales para el transporte de maquinaria pesada, vehículos y material que excede las dimensiones normales de un contenedor o que no puede ser introducida en un contenedor, debido a que estas unidades fueron creadas para transportar mercancías extra pesadas, pueden cargar hasta 34,000 Kg.

CUADRO No. 14

CONTENEDOR FLAT RACK DE 40 PIES



Largo 12.19 metros

Ancho 2.43 metros

Alto 2.89 metros

Capacidad a conveniencia

Carga máxima KG 45,000

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Estas unidades poseen similares características y su diferencia se encuentra en que poseen mayor longitud y pueden cargar hasta 45,000 Kg.

CUADRO No. 15

ISO TANK DE 20 PIES.



Largo 6.10 metros

Ancho 2.43 metros

Alto 2.59 metros

Capacidad 240000 Litros

Carga máxima KG 36,000

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Estas unidades poseen un tanque metálico protegido sujetado a la estructura del contenedor y son especiales para el transporte de mercancías líquidas, como: resinas, aceites, bebidas alcohólicas, combustibles especiales, etc. Pueden cargar hasta 36,000 kg y tienen capacidad para transportar 24,000 litros.

CUADRO No. 16
CONTENEDOR REFRIGERADO DE 20 PIES.



Largo 6.10 metros

Ancho 2.35 metros

Alto 2.89 metros

Capacidad Cbm 28

Carga máxima KG 24,000

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Estas unidades fueron concebidas específicamente para facilitar el transporte de mercaderías perecibles como alimentos, frutos, carnes y medicamentos los mismos que necesitan mantener una temperatura estable para su conservación, estas son fabricadas de aluminio y con material sintético aislante dentro de su estructura, para evitar cambios de temperatura entre el exterior y su interior, posee una máquina frigorífica, la misma que puede mantener desde + 25° a - 25° centígrados, pueden cargar hasta 24,000 KG, pero diferencia de las unidades convencionales estos poseen una menor capacidad volumétrica de carga debido a su aislamiento y maquinaria frigorífica su espacio interior es de 28 CBM.

CUADRO No. 17

CONTENEDOR REFRIGERADO DE 40 PIES



Largo 12.19 metros

Ancho 2.35 metros

Alto 2.89 metros

Capacidad Cbm 67

Carga máxima KG 30,000

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Estas unidades poseen cualidades similares, a diferencia de su tamaño y pueden cargar hasta 30,000 kg y poseen capacidad de 67 CBM.

2.2.15. Carga Perecible

La carga perecible son aquellos productos que por sus características físicas, químicas o microbiológicas sufren una fácil degradación y deben ser manejadas dentro de un ambiente que permita su preservación, calidad, temperatura, color, sabor, etc. durante su transporte.

Dentro de esta clasificación tenemos a los siguientes productos:

- Plantas, flores.
- Animales vivos.
- Alimentos frescos (frutas, vegetales, lácteos, productos del mar y carnes congeladas).
- Productos elaborados (jugos, confites, chocolates, conservas).
- Productos farmacéuticos (Medicamentos, vacunas, reactivos y muestras de laboratorio, sustancias químicas).

2.2.16. Manejo de Carga Perecible



Figura 4 Conexión eléctrica de contenedores refrigerados en Naportec S.A.

Fuente <http://www.naportec.com.ec/index.php/servicios/>

Toda mercadería tiene cierto grado de complejidad en cuanto a su manejo, desde carga simple como mercadería cartones, se debe tener el cuidado necesario para que no se moje y eche a perder, el apilamiento máximo, el peso que puede transportar cada cartón, son factores que se deben tener en cuenta al momento de transportarse. En el caso de mercaderías perecibles como son frutas, vegetales, carnes congeladas, plantas y flores se debe utilizar unidades de carga refrigeradas para su transporte, en los que la temperatura varía de acuerdo al producto, en los alimentos se manejan temperaturas de +10° centígrados para su óptima conservación, para las carnes congeladas se utilizan contenedores refrigerados a -10°, para mantener el estado de los productos, para animales vivos se utiliza el transporte aéreo, el mismo que tiene contenedores

tipo gaveta en los que viajan con ventilación y alimentos necesarios para los animales durante su movilización y evitar que mueran, en el transporte de medicamentos se utilizan contenedores refrigerados con temperaturas que van desde los +20° y mínimo +5° que permiten la conservación de este sensible producto.

En general son productos que por sus cualidades se pueden descomponer si no se utilizan unidades de transporte adecuadas o si se utilizan unidades defectuosas, estas pueden causar inconvenientes serios durante el transporte.

2.2.17. Productos farmacéuticos refrigerados.

Dado que la investigación está encaminada al análisis de los costos y tiempos de despacho de contenedores reefer, y en enfoque esta dado hacia los productos farmacéuticos, este se justifica de la siguiente forma.

Basados en el informe de gestión SENAE 2015 hace mención de los principales productos de importación no petroleros, se observa que en el primer lugar de la tabla aparecen los medicamentos, que fue el producto que más se importó en el 2015, sus compras representaron 843 millones de dólares CIF, y en términos de porcentaje corresponde al 5.04% del total del valor de todas las importaciones que ingresaron al país, que en el 2015 fue de 16.739 millones de dólares, como se demuestra en la siguiente imagen.

PRODUCTO	CIF (\$ MILLONES)	% PART. CIF
MEDICAMENTOS	843	5,04%
POLIETILENO, POLÍMEROS, POLIACETANOS - FORMAS PRIMARIAS	630	3,76%
MAQUINARIAS Y SUS PARTES	457	2,73%
RESIDUOS INDUSTRIA ALIMENTARIA	394	2,35%
FUNDICIÓN DE HIERRO Y ACERO: SIN ALEAR	389	2,33%
MANUFACTURAS DE PLÁSTICO	347	2,07%
PAPEL Y CARTÓN MANUFACTURAS DE PASTA	338	2,02%
AUTOMÓVILES	325	1,94%
MANUFACTURAS DE FUNDICIÓN DE HIERRO Y ACERO	322	1,92%
ARTÍCULOS ELÉCTRICOS	308	1,84%
ABONO	304	1,81%
PREPARACIONES ALIMENTICIAS	299	1,79%
REPUESTOS Y PARTES DE VEHÍCULOS	277	1,65%
TELÉFONOS Y SUS PARTES (NO INCLUYE CELULARES)	270	1,61%
INSTRUMENTOS Y APARATOS MÉDICOS	269	1,60%
LOS DEMÁS	10.968	65,52%
TOTAL	16.739	100%

Figura 5 Principales productos no petroleros CIF – 2015

Fuente: Informe de gestión SENAE 2015 pág. 33

Estos datos permiten justificar la investigación, debido a que los medicamentos son el producto más importado en el Ecuador, y esta tesis al tratarse de un análisis para mejorar el proceso y costos en el despacho aduanero va a beneficiar a muchos usuarios.

2.2.18. Puerto Marítimo

Según (Larrea, 2013) “Un puerto marítimo es el conjunto de obras e infraestructura que posibiliten prestar los servicios portuarios dentro de un espacio de aguas tranquilas, mientras se realizan las operaciones de carga y descarga”.

2.2.19. Historia

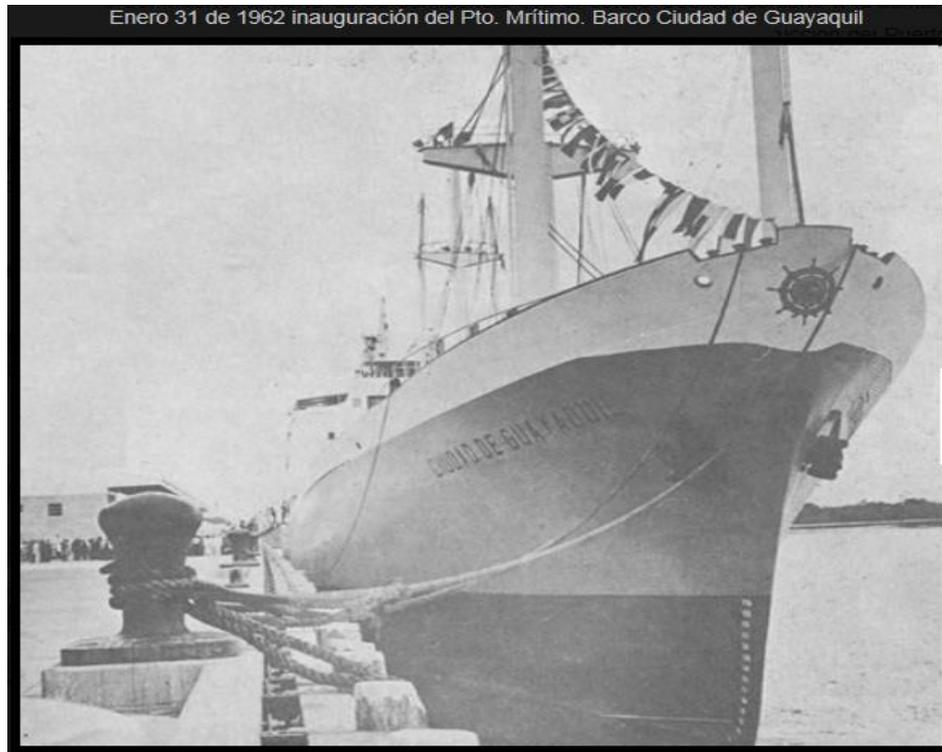


Figura 6 Arribo de la primera nave en la inauguración del puerto Libertador Simón Bolívar de Guayaquil

Fuente: <http://www.apg.gob.ec/institucional/historia>

El Puerto marítimo de Guayaquil “Libertador Simón Bolívar” fue inaugurado el 31 de enero de 1962. Ubicado en ese entonces fuera del límite urbano de la ciudad, a orillas del Río Guayas, su construcción se dio por medio a un préstamo de 13 Millones de dólares, negociación realizada durante el la presidencia de Camilo Ponce Enríquez y su ministro de obras públicas Sixto Durán

Ballén, quien emite un decreto de emergencia debido a que la sedimentación del Rio Guayas no permitía la movilización de mercadería ni de pasajeros al muelle del malecón de la ciudad. Su construcción estuvo a cargo de la empresa Raymond S.A. El nuevo puerto fue empleado en sus inicios para recibir naves de transporte de banano, café, cacao y productos agrícolas de principal producción en la época, fue administrado por la Autoridad Portuaria de Guayaquil, la misma que concesionó diversas áreas a empresas almaceneras que se encargaba del manejo e inversión dentro de la instalación portuaria, al término del plazo de concesión a los operadores se realizó una nueva licitación, la que se adjudicó a la empresa Contecon Guayaquil S.A. por un periodo de 20 años.

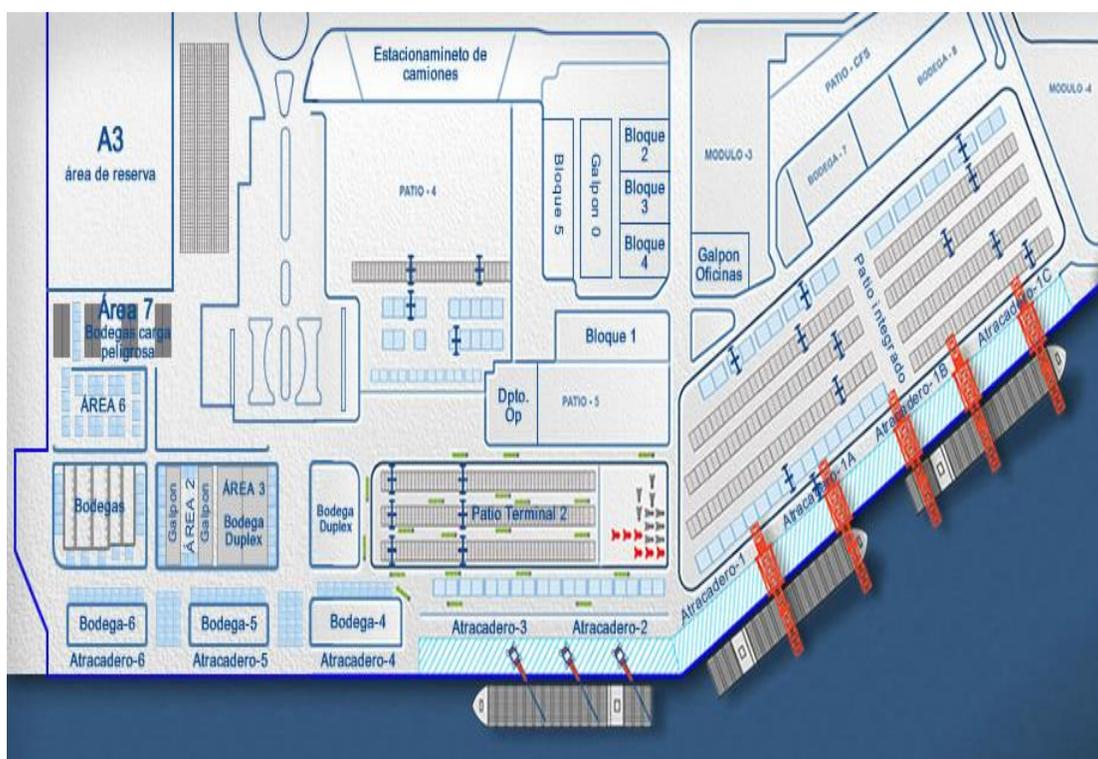


Figura 7 Plano de la terminal portuaria en la actualidad.

Fuente: <http://www.cgsa.com.ec/infraestructura-y-equipamento/equipamento-del-patio.aspx>

2.2.20. Distrito Guayaquil Marítimo

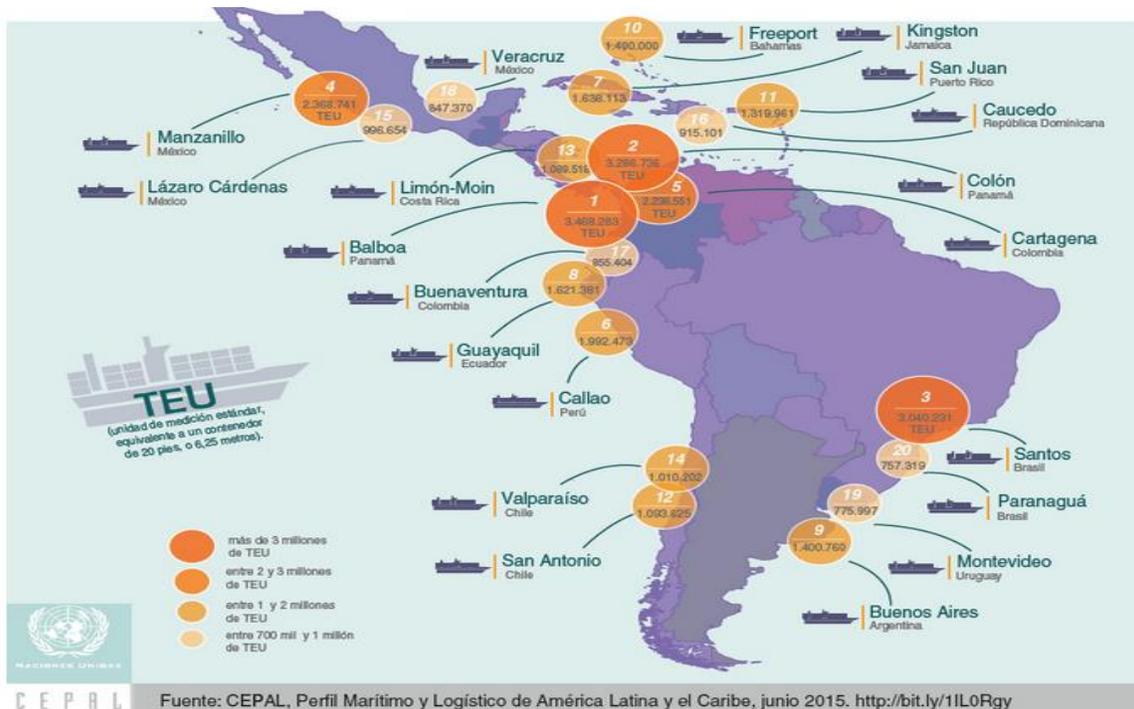
En el distrito Guayaquil marítimo operan 4 puertos con capacidad de recepción de contenedores secos y refrigerados, todos se encuentran operados por empresas privadas a través de contratos de concesión, entre estas empresas tenemos a las siguientes:

Contecon Guayaquil S.A. Operadora del puerto marítimo de Guayaquil.

Inarpi S.A. Operadora de la terminal al privada TPG

Naportec S.A. Operador de la terminal privada Naportec, también conocida como Bananapuerto.

Fertisa S.A. Operadora de la terminal privada Fertisa S.A.



* Se autoriza la libre publicación en internet o en formato impreso de los archivos PDF y JPG presentados en esta página.

Figura 8 Rankin portuario de América latina

Fuente: <http://www.cepal.org/es/infografias/ranking-de-puertos-los-top-20-en-america-latina-y-el-caribe-en-2014>

En la imagen se observa la cantidad de contenedores que recibe en la actualidad el puerto de Guayaquil, la totalidad está repartida entre las 4 terminales que lo operan, y en total se recibió 1'621.381 de TEU, según datos de la CEPAL publicados en Julio del 2015, lo que convierte a Guayaquil en la 2da terminal con mayor movimiento en la costa del pacifico sur, por detrás del puerto de Callao en Perú, que mueve 1.9 millones de TEU al año y por encima del puerto de San Antonio, Chile que mueve 1.09 millones de TEU al año. También se puede indicar que a nivel de América del sur, Guayaquil está ubicado en 4ta ubicación y a nivel de Latinoamérica ocupa el 8vo lugar.

2.2.21. Contecon Guayaquil



Figura 9 Terminal de contenedores de Contecon S.A.

Fuente: <http://www.cgsa.com.ec/infraestructura-y-equipamento/equipamento-del-patio.aspx>

La concesionaria Contecon Guayaquil S.A propiedad del grupo portuario Filipino ICTSI Group inicio operaciones el 1 de agosto del año 2007, la concesión del puerto más grande del

Ecuador fue otorgada por un periodo de 20 años, esta terminal moviliza el 70% del comercio exterior en el país. En la actualidad esta empresa ha realizado una inversión de 280 millones de dólares en la renovación de instalaciones, reconstrucción de la infraestructura portuaria, y construcción de nuevos muelles que permitan el atraque de naves más grandes, al momento cuenta con un muelle de 1,625 metros habilitado para la recepción de 9 barcos el calado máximo es de 13 metros, también cuenta con 5 grúas Pórtico, las mismas que tienen capacidad de movilizar hasta 55 unidades por hora acortando el tiempo de operación y ayudando a la optimización recursos, en los 8 años de gestión ha demostrado su capacidad de administración portuaria, debido a la implementación de políticas de seguridad, las mismas que deben ser seguidas por todos sus departamentos y están en constante monitoreo, dentro de las que destaca el uso de equipo de seguridad obligatorio para los usuarios y la prohibición de moverse a pie dentro de las instalaciones, todo usuario deberá entrar en un vehículo autorizado o deberá esperar el bus que recorre toda la terminal, de esta manera se minimiza el riesgo de accidente debido al descuido de los usuarios, también han implementado sistemas de monitoreo de unidades, la misma que está conectada al sistema de facturación y logística, que permite saber la ubicación y estado de las unidades en custodia. El uso de esta tecnología ha permitido que la terminal sea más eficiente y ordenada.

2.2.22. Terminal de Contenedores

La terminal de contenedores de 1'133.800 m², cuenta con una programación sistemática para despachar en promedio 1 unidad cada 5 minutos, cuenta con 22 grúas RTG (Las grúas apiladoras de contenedores con neumáticos de caucho) además de carretillas apiladoras (Reach Stacker) de última generación, posee un total de 3.789 tomas eléctricas para conexión de contenedores, y un sistema digital de localización de unidades, que permiten un manejo más eficiente de recursos,

para las operaciones portuarias como inspecciones, consolidación, desconsolidación y aforos poseen bodegas dotadas con basculas montacargas y personal especializado en todas las áreas, las mismas que cuentan con seguridad 24 horas y CCTV para resguardar las mercaderías que allí se encuentran.

2.2.23. TPG



Figura 10 Terminal de contenedores de Inarpi S.A.

Fuente: www.tpg.com.ec/galeria

TPG Es la segunda terminal en volumen de carga este puerto privado de operado por la empresa Inarpi S.A. Este puerto se inició tras un proceso de inversión propia de los empresarios del grupo Ecuastibas S.A. quienes vieron el potencial del estero Santa Ana, porque su profundidad 11 metros resultaba adecuada, para que naves portacontenedores puedan ingresar, está ubicado en la isla Trinitaria a 2 millas náuticas de la Autoridad portuaria de Guayaquil (Puerto Marítimo), y luego de obtener los permisos necesarios empezó a operar en julio del 2006, cuenta con un área total de 130.000 m² y una capacidad para almacenar hasta 360.000 TEU, posee 2 grúas pórtico y 3 grúas Gottwald o bien conocidas como grúas tipo Pluma de 1 de

50 toneladas y 2 de 100 toneladas, además de 4 carretillas apiladoras (Reach Stacker), su muelle cuenta con espacio para atracar 2 naves en simultaneo.

2.2.24. Naportec



Figura 11 Terminal de contenedores de Naportec S.A.

Fuente: <http://www.naportec.com.ec/index.php/servicios/>

Naportec inició sus operaciones en julio del 2002, para servir como base de operaciones marítimas de una de las empresas exportadoras más grandes del mundo, como lo es Dole Fruit Company, está por sus altos volúmenes de carga refrigerada, que se compone de frutas, en especial el banano acostumbra a construir puertos privados para mejorar sus operaciones y ahorrar costos, en este puerto como es de esperarse opera su propia línea naviera, la Dole Ocean Line, que tiene barcos especiales para el transporte tanto de mercaderías refrigeradas, como para contenedores secos, también presta servicios a otras navieras, posee un área de 126.000 m² y un calado 10 metros, al tratarse de un puerto especializado para cargas refrigeradas posee infraestructura y plantas eléctricas con capacidad para conectar hasta 800 contenedores, cuenta con 2 grúas Gottwald de 100 toneladas, para descargue de contenedores, 2 grúas RTG, 2

carretillas apiladoras (Reach Stacker) y su muelle cuenta con espacio para 2 naves en simultaneo.

2.2.25. Fertisa Terminal



Figura 12 Muelle de Fertisa

Fuente: <http://www.terminalfertisa.com/infraestructura.php>

Fertisa terminal portuario, nombrado de esta manera porque allí se centran las operaciones de una de las empresas comercializadora de fertilizantes más grandes del Ecuador, Fertilizantes e Insumos Agropecuarios S.A. Este puerto privado hasta el 2004 solo operaba con carga al granel, en especial Urea, pero tenía un muelle con potencial para que puedan atracar naves portacontenedores, a los mismos que empezaron a ingresar en este puerto una vez que las líneas navieras Seaboard Marine LLC, Seatrade y Evergreen Line firmaron contratos para operar sus naves en este muelle con capacidad para atracar 2 naves en simultaneo, tiene un área de 50.000 m² el calado de este puerto de 10,5, posee 2 grúas Gottwald de 100 toneladas, para descargue de contenedores, 1grúa tipo RTG, y 2 carretillas apiladoras (Reach Stacker), también cuenta con 300 tomas eléctricas para contenedores refrigerados.

Está ubicado a un costado del golfo de Guayaquil específicamente en el estero del muerto, que es su punto de acceso vía marítima.

2.2.26. Elementos que comprenden el proceso de despacho

Despacho de importación

El despacho de importación representa el trámite realizado por el agente de aduanas en el SENA E el cual comprende la presentación de la DAI, la cancelación de los tributos al comercio exterior y el aforo físico, documental o electrónico. Una vez cumplidos con estos procesos satisfactoriamente el SENA E procede a registrar la salida autorizada y el importador puede retirar el contenedor de la zona primaria.

Antecedentes

Conforme al desarrollo de la actividad aduanera en el Ecuador los procesos han estado en un constante cambio con el pasar de los años, teniendo en cuenta los procesos manejados previo a la implementación del sistema Ecuapass su predecesor el Sistema Interactivo de Comercio Exterior S.I.C.E. presentaba otra forma de funcionamiento, la misma que se explicara brevemente a continuación:

1. Pre embarque.- En el proceso de pre embarque el importador gestionaba toda la documentación concerniente a la importación de su mercadería, permisos previos, facturas y la certificación de origen.
2. Post embarque.- En esta parte del proceso, el importador obtiene el documento de transporte por parte de la línea naviera o consolidador de carga contratado para el transporte internacional de mercaderías.
3. Manifiesto.- en este proceso la línea naviera y el consolidador de carga, que interviene de ser el caso, realizarán la transmisión de manifiesto de carga previo al arribo del medio de transporte.

4. Ingreso de la Declaración Única de Importaciones D.A.U.- Este documento permitía tramitar el despacho de mercaderías en aduana, porque contenía toda la información de las mercaderías, así como el cálculo de impuestos a cancelar, una vez que era transmitido y presentado en la ventanilla de la Corporación Aduanera ecuatoriana iniciaba el trámite
5. Aforo.- el proceso de aforo en ese entonces se lo hacía de dos formas documental o físico,
 - Aforo documental.- En caso de aforo documental un técnico operador del departamento de aforo documental revisaba toda la documentación ingresada en ventanilla y verificaba que coincidiera con lo ingresado por el agente de aduanas en el sistema S.I.C.E., en caso de observaciones las mismas debían ser subsanadas mediante el ingreso de una carta con la información y/o documentación solicitada.
 - Aforo Físico.- En caso de aforo físico ejecutaban los inspectores del departamento de aforo físico, y las empresas verificadoras como Cotecna Inspections ,Bureau Veritas, SGS, e Intertek, las mismas que al igual que el inspector de aduanas se encargaban de clasificar correctamente y valorar las mercancías objeto del aforo, luego del proceso, emitían su respectivo informe de conformidad u observaciones, las mismas que debían ser subsanadas para obtener el pago autorizado de la liquidación de tributos.
6. Liquidación.- Una vez concluido con los procesos de aforo documental o aforo físico, y subsanada cualquier observación, el funcionario aduanero a cargo del proceso liquidaba el trámite autorizando el pago de los tributos y enviando el trámite a archivo temporal.
7. Salida.- en el proceso de salida una vez cancelada la liquidación de tributos, el importador procedía a la cancelación de los servicios portuarios al almacén temporal que custodiaba la mercadería, para que pueda ser despachada del puerto.

*La información descrita en este proceso corresponde a una recopilación de varias fuentes propias del investigador.

2.2.27. Conceptos básicos para entender el proceso de despacho en la actualidad

El proceso de despacho comprende todos los pasos que tienen que cumplir los importadores para retirar las mercaderías del puerto, dentro del cual tenemos los siguientes:

Zarpe del medio de transporte desde el exterior

Para regímenes de importación es el momento en que el medio de transporte ya sea este marítimo, aéreo o terrestre inicia el viaje desde un puerto en territorio extranjero, hacia un punto de control aduanero habilitado por el SENA E en el Ecuador, y para regímenes de exportación representa la salida desde un punto de control aduanero habilitado por el SENA E en el Ecuador, hacia un puerto en territorio extranjero.

Este término es motivo de análisis en la presente investigación, debido a que en ningún artículo del COPCI y su Reglamento ratifica que la declaración se pueda transmitir previo al zarpe de las mercancías a diferencia del Art. 66 del Reglamento al COPCI que especifica plazo de arribo e indica que la declaración puede ser presentada física o electrónicamente 15 días previo a la llegada del medio de transporte dejando un vacío que permitiría que los importadores que tengan mercaderías por embarcar en algún puerto cercano con o con un tránsito inferior al plazo indicado, puedan presentar su declaración aduanera sin que haya sido embarcada.

Llegada del medio de transporte

“Momento en que el medio de transporte ya sea esté marítimo, aéreo o terrestre ingresa al territorio nacional y tras su revisión por parte de las autoridades de control este es autorizado a descargar las mercaderías, contenedores, equipos provenientes del exterior”. (FEDEXPORT, 2013)

El Manifiesto de Carga MRN

El MRN es el documento electrónico transmitido por la línea naviera o consolidador de carga al sistema aduanero Ecuapass este puede ser cargado mediante sistemas informáticos propios de los operadores o directamente desde la página web www.portal.aduana.gob.ec y por seguridad de la información esta solo puede ser cargada por personas debidamente autorizadas y que además cuentan con el token de firma electrónica, que garantiza que la persona que está enviando información al SENAE pueda ser identificada en todo momento.

El MRN contiene toda la información relacionada con el documento de transporte, contiene los siguientes elementos conforme al Art 33 del Reglamento al COPCI:

- Nombre del medio de transporte, y transportista internacional
- Identificación del lugar de origen y destino de las mercancías
- Fecha de salida del medio de transporte.
- Información de los conocimientos de embarque, guías aéreas o cartas de porte, dependiendo del tipo de transporte.
- En caso del transporte marítimo detallar el número de contenedor.
- Cantidad de bultos, o mercancías a granel, según corresponda.
- El peso e identificación de las mercancías.
- La indicación de carga consolidada, en caso de que existiere, señalando el número de documento de transporte que la contiene. (Correa R. , 2015)

Declaración Aduanera de Importación DAI

La DAI es la declaración aduanera de importación, es un documento aduanero, que permite tramitar el despacho de trámites relacionados con la importación de mercaderías, ya sean estos un régimen de consumo normal o regímenes especiales. La DAI contiene todos los datos de la

Importación, régimen, fechas documentos adjuntos, descripción de las mercaderías, partida arancelaria, valor, y el cálculo de los tributos correspondientes a cancelar.

Cada declaración registrada en el sistema Ecuapass tiene una numeración asignada, la misma que no se repite, por medio de este número el usuario puede hacer la consulta del estado de su trámite.

Ingreso de DAI

Luego de la digitación de los datos correspondientes a la factura, valores, partida arancelaria y el cálculo respectivo de impuestos, mediante la herramienta elaborar DAI en el sistema Ecuapass, esta enviada, procesada y aceptada. Este proceso da como resultado la generación de un número de identificación al trámite que está compuesto por 17 dígitos los cuales se desglosan de la siguiente manera 028-2015-10-09999999. Esta secuencia es única y no se repetirá en lo absoluto, el 028 hace referencia al distrito en el que se está dando trámite a la importación, en este caso el distrito es Guayaquil Marítimo, en secuencia tenemos al año en este caso 2015 es el año en curso, siguiendo con la secuencia tenemos el régimen, en este caso al tratarse de una declaración de importación a consumo el código del régimen registrado en el sistema es 10, luego tenemos en número de secuencia de la declaración aduanera.

Completada esta secuencia el sistema genera automáticamente un documento llamado liquidación de impuestos, compuesta por 8 dígitos los mismos que están asociados sistemáticamente con el número de DAI, en él se detallan los impuestos correspondiente de las mercaderías en custodia de la administración aduanera y mostrará los valores ingresados previamente al momento de la digitación de la DAI por parte la oficina del agente de aduanas.

Calculo de Impuestos

Los impuestos al comercio exterior son calculados en base a lo que dispone el art. 93, 108, 110, del COPCI. Se toma de base imponible para el cálculo el valor de transacción de las mercaderías que es la suma del valor de la factura más el valor del flete y el valor del seguro.

Al resultado de esta suma se calcula el porcentaje establecido en el arancel nacional de importaciones, correspondiente a las mercaderías importadas, el 0.5% correspondiente al Fondo de Desarrollo para la Infancia (FODINFA), el porcentaje del ICE en caso de aplicar, más el 14% del IVA y el porcentaje correspondiente de salvaguardia en caso de aplicar.

La obligación tributaria

“La obligación tributaria aduanera es el vínculo jurídico personal entre el Estado y las personas que operan en el tráfico internacional de mercancías, en virtud del cual, aquellas quedan sometidas a la potestad aduanera, a la prestación de los tributos respectivos al verificarse el hecho generador y al cumplimiento de los demás deberes formales.” (Correa R. , 2012)

Esto se traduce en el vínculo entre la aduana y el importador mediante las mercaderías en zona primaria, hasta que el importador culmine el trámite con la extensión de la obligación tributaria.

Pago de tributos

Una vez que el sistema Ecuapass ha aceptado la transmisión el pago de los tributos es autorizado por medio de la generación de un formulario numerado secuencialmente el sujeto pasivo, es decir el importador debe proceder con el pago ya sea este en efectivo o electrónico, mediante uno de los bancos del sistema financiero nacional, autorizados para la recaudación de impuestos aduaneros.

A continuación se detallan principales bancos por los cuales se realiza la recaudación de los tributos.

- Banco Bolivariano
- Produbanco
- Banco de Guayaquil
- Banco Pichincha
- Banco del Pacífico
- Banco del Austro
- Banco internacional

Aforo

Una vez que se ha cancelado la liquidación de impuestos el trámite continúa con el canal de aforo asignado por el sistema Ecuapass, ya sea este automático, automático no Intrusivo Rayos X, documental, físico, el técnico operador del SENA E (aforador) a cargo del trámite continuara con el proceso cual quiera sea el caso.

Aforo automático

En el aforo automático el sistema Ecuapass efectúa una evaluación de los datos de la declaración aduanera de importación, mediante la aplicación de perfiladores de riesgo, siempre y cuando el sistema no detecte inconsistencias en los datos de la declaración el sistema liquidará y autorizará el pago del derecho arancelario, posterior al pago el sistema registrará la autorización de salida de las mercaderías.

Aforo documental

En el aforo documental el funcionario aduanero a cargo del trámite revisará la documentación, previamente escaneada y subida mediante el sistema Ecuapass y de no encontrarse inconsistencias o errores al momento de la selección de la partida arancelaria y el cálculo de los impuestos, este será aceptado y cerrada, con lo que el aforador dará en el sistema

el estado salida autorizada, esto significa que el trámite con Aduana ha concluido en su totalidad y el mismo que permite que el importador, agente de aduanas y transportista puedan continuar con el proceso de retiro de las mercancías del puerto.

Inspecciones.

Aforo físico

En el aforo físico el funcionario a cargo del trámite coordina con la terminal de contenedores y el agente de aduanas o su delegado el acto de determinación tributaria correspondiente a la verificación de las mercaderías y validar que las características, cantidades, lugar de origen y valor coincidan con lo indicado en la declaración aduanera, posterior a esto y si no presenta novedad alguna, el aforador emitirá un informe de conformidad y procederá con la aceptación de la declaración y registrará la salida autorizada en el sistema Ecuapass.

Aforo Rayos X

En el aforo no intrusivo Rayos X el funcionario aduanero a cargo del trámite coordina con la terminal de contenedores el posicionamiento de la unidad en la zona de aforos en el que se encuentra la maquina escáner de Rayos X, y en presencia del agente de aduanas o su delegado procederán a verificar el contenido de la unidad, mediante la pantalla del escáner, en caso de no detectar alguna novedad el aforador emitirá un informe de conformidad, aceptación de la declaración y salida autorizada.

Inspección

En el caso de detectarse inconsistencias, en cuanto a pesos y sellos del contenedor de las mercaderías bajo modalidad aforo automático y aforo documental el agente de aduanas o el importador deberá solicitar la inspección de las mercaderías, esta solicitud es generada mediante la generación de una solicitud de inspección en el sistema Ecuapass, la cual será direccionada al departamento de zona primaria para su posterior coordinación y procedimiento. Luego de

concluida la operación el inspector a cargo emitirá su respectivo informe de conformidad y procederá con el registro de la salida autorizada en el sistema Ecuapass, en caso de detectarse novedades el inspector del SENA E derivará el trámite en cuestión se departamento correspondiente, ya sea esta fiscalización o aforo físico, para una revisión más minuciosa.

Pago de almacenaje

El pago de almacenaje consiste en presentar la documentación del trámite concluido en el almacén temporal para el posterior cálculo de valores de almacenaje por la custodia de la mercadería mientras el importador realizaba el trámite con el SENA E, también dentro de esta factura se incluyen los costos por recepción de los contenedores en la terminal y el despacho del mismo. Realizada la cancelación de todos estos valores el terminal asigna un turno en el que indica dicha y hora en el podrá ingresar el camión para el retiro del contenedor.

Salida

El proceso de salida es manejado por el SENA E y el depósito temporal en el que se encuentran almacenadas las mercaderías, esta monitoreado mediante sistema Ecuapass, que conforme al estado del trámite y secuencia de los procesos, procede a registrar la salida de las mercancías de la terminal de contenedores.

No	Proceso	Depósito de la Mercancía	Peso (Kg)	Fecha y Hora de Ingreso y Salida	Número de Referencia de Ingreso y Salida
	Fecha y Hora del Proceso	Distrito	Cantidad de Bultos	Número de Entrega	Nombre de Referencia de Ingreso y Salida
1	INFORME DE SALIDA 28/09/2015 18:40:00	[05909025] CONTECON GUAYAQUIL - MARITIMO	7,270	28/09/2015 18:38:00	[REDACTED]
2	ACEPTACION DE DECLAR. 25/09/2015 16:11:43	[028]GUAYAQUIL - MARITIMO	2,409.5	0 05909025201501966821S	SALIDA POR ACEPTACION DE DECLARACION DE IMPC
3	INFORME DE INGRESO 07/09/2015 10:37:00	[05909025] CONTECON GUAYAQUIL - MARITIMO	7,300	07/09/2015 10:27:00	INGRESO POR DESCARGA DEL MEDIO
4	REVISION DEL MANIFIESTO 07/09/2015 01:01:00	[05909025] CONTECON GUAYAQUIL - MARITIMO	2,311	632 09909245201520000368S	
5	RECEPCION DEL MANIFIE 07/09/2015 00:00:00	[05909025] CONTECON GUAYAQUIL - MARITIMO	2,311	632 09909245201520000368S	

Figura 13 Consulta del estado de trámite de importación en Ecuapass

Fuente: <https://portal.aduana.gob.ec>

En la siguiente imagen podremos apreciar un ejemplo de los estados del trámite registrados por el sistema Ecuapass, en el que se da inicio con la presentación del manifiesto y finaliza con el informe de salida del terminal.

- Recepción del manifiesto.- Se refiere a la transmisión electrónica del documento de transporte, que ampara las mercaderías por arribar al punto de control aduanero.
- Revisión del manifiesto.- El almacén temporal aprueba el arribo del medio de transporte, en este momento todos los documentos de transporte manifestados son validados por la terminal
- Informe de ingreso.- Una vez descargadas las unidades de carga (contenedores) estos son pesados y el almacén temporal mediante este estado, registra el recibido de las mercaderías
- Aceptación de la declaración.- En este, el sistema registra el estado de la declaración aduanera, a medida que el proceso vaya transcurriendo este irá cambiando.

Una vez realizada la transmisión de la declaración aduanera de importación (DAI) en esta declaración se registran todos los datos de la importación, como el origen el tipo de mercadería, el proveedor, tipo, descripción, estado, cantidades, peso y la pre-liquidación que es el cálculo de los impuestos a cancelar. Si la declaración es aceptada por el sistema Ecuapass esta autoriza el pago de los impuestos y asigna el canal de aforo acorde al perfilador de riesgo, tanto del importador, como de las de las mercancías, este puede ser aforo físico o por medios no intrusivos, aforo documental y aforo automático, para proceder con estos actos aduaneros el importador deberá haber cancelado la liquidación de impuestos dentro de los 2 días hábiles siguientes según el Art 116 Lit. A del COPCI “En la liquidación y declaración sustitutiva dentro de los dos días hábiles siguientes a la

autorización del pago”. (Asamblea, 2010) Al haber cumplido con la obligación tributaria, se procede acorde al canal de aforo asignado por el sistema, en caso de ser físico, por medios no intrusivos o documental un funcionario del SENA E realizará la programación de las operaciones, y posterior a eso si todo es conforme y no tiene observaciones el funcionario aduanero dará de baja el trámite, caso contrario deberá presentar los respectivos soportes justificativos, para que pueda obtener el estado (salida autorizada), en caso de ser aforo automático el importador puede disponer inmediatamente de sus mercaderías, ya que con el pago el sistema automáticamente libera la mercadería y otorga la salida autorizada.

- Informe de salida.- En este estado el SENA E ha autorizado la salida del terminal y el depósito lo registra una vez el contenedor sale de las instalaciones portuarias, para que esto pueda ser posible el importador deberá cancelar todos los costos portuarios generados al momento del retiro, estos pueden ser, porteo, almacenaje, costos de aforo, estibas, sellos, etc.

Consulta de estado de declaracion

Número de declaración	<input type="text" value=""/>	Estado de trámite	--Todo--
Fecha Declaración	--Todo--	Número de documento	<input type="text" value=""/>
Nombre de importador	<input type="text" value=""/>	Búsqueda en resultados	Importador

Resultado : 1

No	Número de declaración	Fecha Declaración	Estado de trámite	Aforador asignado	Canal de Aforo	Importador	Código de Régimen
1	028-2015-10-00567228	04/Sept/2015	SALIDA AUTORIZADA	PZAMORA	AFORO FISICO	SCHERING PLOUGH DEL ECL	IMPORTACION A CO

Figura 14 Pantalla de consulta de estado de declaración de importación en Ecuapass

Fuente: <https://portal.aduana.gob.ec>

2.2.28. Proceso de despacho en la actualidad.

En la rendición de cuentas del SENA E 2014, presentada por su Director General Econ. Xavier Cárdenas el 12 de marzo del 2015, resume las actividades realizada en su periodo de

gestión, dentro de la cual hace referencia a la facilitación al comercio, en la que indica en una gráfica que la SENAE, debido a la constante actualización de sus procesos las recaudaciones y el tiempo de nacionalización se ha reducido, según indicadores en el año 2007 el tiempo de nacionalización era de 11.47 días, como lo muestra la figura 16.



Figura 15 Recaudación y Tiempos de Nacionalización (2007 - 2014)

Fuente: [http://www.aduana.gob.ec/files/main/rendicion_cta/2014/2-a-II-Rendicion%2520de%2520Cuentas%25202015%2520\(DG\)%252012-03-2015%2520\(DIFUSION\).pptx](http://www.aduana.gob.ec/files/main/rendicion_cta/2014/2-a-II-Rendicion%2520de%2520Cuentas%25202015%2520(DG)%252012-03-2015%2520(DIFUSION).pptx)

En la presentación también se menciona que gracias a la aplicación de perfiladores de riesgo, la cantidad de aforos físicos disminuyó, según el indicador del año 2007 el 60% de los trámites ingresados estaban sujetos a aforo físico, mientras que al cierre del 2014 el canal de aforo físico se redujo al 12%, como consecuencia aumentaron las declaraciones con canal de aforo

automático, que desde su implementación en el último trimestre del 2008, solo el 1% de las declaraciones se les asignaba este canal de aforo, mientras que al cierre del 2014 las declaraciones con aforo automático representaron el 53% de las declaraciones de importación.

Resultados 2014: Canales de Aforo



Gracias al sistema de perfiles de riesgo del SENAE y a la sistematización de documentación a través de VUE se ha logrado esta optimización en los controles del SENAE

Figura 16 Resultados 2014: Canales de Aforo

Fuente: [http://www.aduana.gob.ec/files/main/rendicion_cta/2014/2-a-II-Rendicion%2520de%2520Cuentas%25202015%2520\(DG\)%252012-03-2015%2520\(DIFUSION\).pptx](http://www.aduana.gob.ec/files/main/rendicion_cta/2014/2-a-II-Rendicion%2520de%2520Cuentas%25202015%2520(DG)%252012-03-2015%2520(DIFUSION).pptx)

En el análisis de la etapa tiempo de despacho claramente se puede observar que el proceso de ingreso al depósito es el que más demora ocasiona al trámite, si bien el SENAE con implementación del Ecuapass desde octubre del 2012 ha mejorado el tiempo de despacho, no es suficiente, porque el sector base de esta investigación, que son los importadores de productos

farmacéuticos en contenedores refrigerados siguen cancelado costos de almacenaje, conexión eléctrica, y demoraje elevados.

Según la figura 18 el despacho está dividido en 5 etapas llegada, deposito, pago, aduana y salida, cada una de ellas tiene un tiempo de finalización marcado, en el caso de la etapa 2 (deposito) es la que tiene el mayor tiempo de duración y es la que más retrasa los trámites, ya sean normales o anticipados, este punto no está siendo bien analizado por el SENA E y aquí hay una opción para mejorar.

Resultados 2014: Etapas de Tiempo



Figura 17 Resultados 2014: Canales de Aforo

Fuente: [http://www.aduana.gob.ec/files/main/rendicion_cta/2014/2-a-II-Rendicion%2520de%2520Cuentas%25202015%2520\(DG\)%252012-03-2015%2520\(DIFUSION\).pptx](http://www.aduana.gob.ec/files/main/rendicion_cta/2014/2-a-II-Rendicion%2520de%2520Cuentas%25202015%2520(DG)%252012-03-2015%2520(DIFUSION).pptx)

2.2.29. El despacho anticipado

Es una modalidad de despacho aplicada en base al manual específico SENA E-MEE-2-2.025V1 (Anexo 1), publicado por el SENA E el 05 de agosto del 2014, como un beneficio a los importadores especificando que: “el proceso inicia con la transmisión de la DAI previo al arribo

del medio de transporte, posterior a eso el sistema la registrara como anticipado, asignado el canal de aforo correspondiente, a continuación se autoriza el pago de la liquidación de impuestos, posterior al pago, dependiendo del canal de aforo asignado el sistema o el funcionario aduanero a cargo del trámite procederá esperara el arribo del medio de transporte e ingreso de pesos correspondiente, para continuar con aforo o cierre del trámite mediante el estado de salida autorizada, de esta manera el importador podrá proceder con el retiro de las mercancías del puerto”. (SENAE, MANUAL ESPECIFICO PARA EL DESPACHO ANTICIPADO SENAE-MEE-2-2.025V1, 2014)

En la página del SENAE, se puede encontrar información del proceso como en la figura 19



Es la transmisión de la declaración aduanera de importación (DAI) previo a llegada del medio de transporte en el que arriban las mercancías con el fin de adelantar el procedimiento administrativo de despacho.

El objetivo de este tipo de despacho es reducir el tiempo total de despacho suprimiendo la espera de la llegada de mercancías e ingreso al depósito temporal de las mismas para transmitir la declaración aduanera de importación.

Los requisitos que se deben cumplir para acogerse al despacho anticipado son los siguientes:

- a El OCE debe tener el número de carga proporcionado por el medio de transporte.
- b Debe transmitir la declaración de importación con todos los documentos de soporte y de acompañamiento, sean electrónicos o digitalizados.
- c Una vez que se haya transmitido la DAI se deberá pagar la liquidación de tributos con el fin de que inicie la revisión documental, según sea el caso.
- **No se necesita ningún registro o autorización adicional por parte de SENA E para acogerse a este beneficio.**

Las declaraciones aduaneras que hayan sido transmitidas bajo despacho anticipado y que la 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:

- a En el caso que la mercancía no vaya a arribar al país debe solicitar el rechazo de la DAI según el "Manual específico para la corrección, sustitución y rechazo de declaración aduanera de importación"
- b Cuando la mercancía arribe en un viaje distinto al previsto continuará con el proceso de aforo y posterior a la llegada del medio de transporte debe solicitar la corrección del número de carga.

Fecha de actualización: Junio 2014

Figura 18 Información del SENA E sobre el despacho anticipado

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

En el punto (a) se indica que la persona que vaya a realizar el despacho anticipado obligatoriamente deberá tener el número de carga o MRN para iniciar el proceso, es decir que sin MRN no hay declaración anticipada.

Durante el desarrollo de esta investigación se realizó la consulta al Director de planificación y control de gestión institucional del SENA E, dirigido por el Econ. Mario Cazar Godoy (Anexo 2),

sobre la cantidad de DAI (S) que se tramitaron durante el 2015 y el tipo de despacho al que se acogieron, mostrando los siguientes resultados:

CUADRO No. 18

DAI(S) TRAMITADAS EN EL DISTRITO GUAYAQUIL MARITIMO

TIPO DE DESPACHO	CANTIDAD	%
NORMAL	149.410	90.77%
ANTICIPADO	15.190	9.23%
TOTAL	164.600	100.00%

Fuente: Oficio SENAE-DPC-2016-0501-OF

Elaborado: Cristhian Cajape Tubay

Del total de 164.600 DAI(s) transmitidas durante el 2015 se observa que un 90.77%, equivalente a 149.410 DAI (s), fueron tramitadas como despacho normal, es decir fueron transmitidas posterior al arribo de la nave, mientras que el 9.23% equivalente a 15.190 DAI (s) se transmitieron como despacho anticipado. Estas cifras dejan en claro que la herramienta de despacho anticipado no está siendo utilizada como debería.

A continuación se detalla en resumen el proceso para el despacho de una DAI anticipada con aforo automático.

CUADRO No. 19

SECUENCIA DEL PROCESO DE AFORO AUTOMÁTICO

Secuencia	Nombre del proceso	Responsable
1	Creación del MIM	Línea naviera
2	Transmisión de BL Master MSN	Línea naviera
3	Transmisión de BI Hijo HSN*	Consolidadora de carga
4	Transmisión de DAI anticipada	Agente de aduana
6	Pago de tributos	Importador
7	Arribo del medio de transporte	Almacén temporal
8	Ingreso de pesos recibidos	Almacén temporal
9	Cierre de DAI, salida autorizada	Automático por Ecuapass
10	Registro de salida	Almacén temporal

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

*Se aclara que para las mercaderías que se encuentran agencias directamente por medio de una línea naviera no necesitan la transmisión del HSN, sin embargo se ha incluido, debido a que las consolidadoras de carga mantiene un papel activo en el proceso.

A continuación se detalla en resumen el proceso para el despacho de una DAI anticipada con aforo documental.

CUADRO No. 20

SECUENCIA DEL PROCESO DE AFORO DOCUMENTAL

Secuencia	Nombre del proceso	Responsable
1	Creación del MIM	Línea naviera
2	Transmisión de BL Master MSN	Línea naviera
3	Transmisión de Bl Hijo HSN*	Consolidadora de carga
4	Transmisión de DAI anticipada	Agente de aduana
6	Pago de tributos	Importador
7	Arribo del medio de transporte	Almacén temporal
8	Revisión documental	Funcionario SENA
9	Ingreso de pesos recibidos	Almacén temporal
10	Cierre de DAI, salida autorizada	Funcionario SENA
11	Registro de salida	Almacén temporal

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Crithian Cajape Tubay

*Se aclara que para las mercaderías que se encuentran agencias directamente por medio de una línea naviera no necesitan la transmisión del HSN, sin embargo se ha incluido, debido a que las consolidadoras de carga mantiene un papel activo en el proceso.

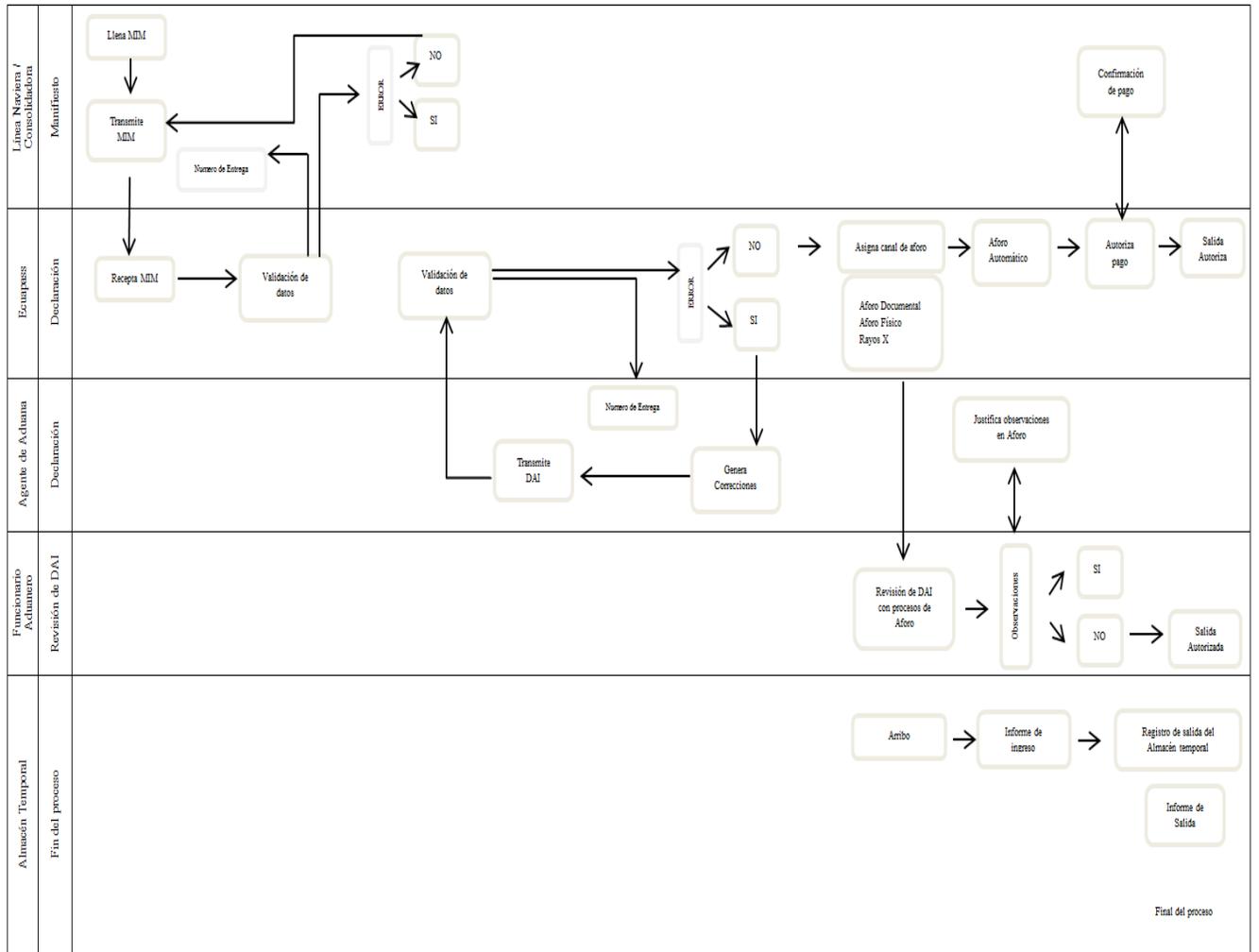


Figura 19 NUEVO PROCESO DE DESPACHO ANTICIPADO EN EL SISTEMA ECUAPASS

Elaborado: Cristhian Javier Cajape Tubay

2.2.30. Que es la reglamentación internacional SOLAS, y en que nos puede ayudar.

La Reglamentación SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) por sus siglas en inglés ha implementado la exigibilidad del peso bruto verificado Verified Gross Mass (VGM) por sus siglas en inglés.

El VGM es una normativa internacional promovida por la Organización marítima internacional IMO por sus siglas en inglés, que entro en vigencia el 01 de julio del 2016 y ratificada por la Secretaria de Puertos y transporte marítimo y fluvial de Ecuador, mediante resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-0088-R del 16 de Junio del 2016 (Anexo 3), y consiste en la verificación del peso por parte del exportador, la regla indica que todo embarcador deberá presentar la certificación de peso firmada, ya sea física o electrónica previo al cargue de los contenedores en el barco, la normativa prohíbe que se carguen contenedores que no cumplan con este requerimiento. Esto permitirá minimizar el riesgo de accidentes con las personas que trabajan en operaciones, durante el transporte, en las terminales de carga y descarga.

Como puede ayudar la regulación VGM en las importaciones.

Si esta normativa también se aplica localmente para el tratamiento de importaciones, puede suprimir la confirmación de pesos en la descarga de las unidades, es decir las terminales yo no tendrían que realizar el pesaje de los contenedores al momento del ingreso al almacén, ahorrando tiempo y eliminando costos en la importación.

Con la implementación se espera:

- Que el peso de la mercadería sea confiable para el transporte
- La implementación disminuirá el volumen de inspecciones por diferencias en peso.
- Facilitará el control aduanero.

Esto permitirá minimizar el riesgo de accidentes con las personas que trabajan en operaciones, durante el transporte, en las terminales de carga y descarga.

El peso confirmado en puerto por parte del exportador, permitiría mejorar el tiempo de despacho, ya que al presentar este documento en aduana esta podrá autorizar el despacho sin que el almacén de importación deba primero registrar el ingreso.

Durante el desarrollo de la investigación se realizó la respectiva consulta a la Organización Marítima Internacional I.M.O., sobre si existe un rango de tolerancia, a pesar de que con el peso verificado previo al embarque se obtendría información con un rango mínimo de error.

La respuesta de la IMO fue: “El rango de diferencia permitido debe ser decidido por las autoridades de cada país”. Al ser un tema aduanero se acudió a la página web del SENA <http://www.aduana.gob.ec> en el que se pudo ubicar el manual específico SENA-MEE-2-3-009-V2. (Anexo 4), Referente al ingreso y salida de mercancías desde los almacenes temporales marítimos, terrestres y aéreos, el mismo que hace referencia a rango de tolerancia permitido al momento del ingreso o salida de mercancías.

En el punto 5.7 se establecen las novedades en cada proceso y el procedimiento a seguir en cada una de ellas, verificando que en el proceso de salida se establece que si el contenedor tiene una diferencia de peso entre un rango inferior al 10% o superior al 10% debe ser sometido a la respectiva inspección, que conforme al numeral 2.2 está bajo la responsabilidad de la Dirección de Despacho y Control de Zona Primaria.

De ser el caso los contenedores cuyo peso se encuentre en correcto orden, conforme a la normativa aduanera no tendrá inconveniente alguno, dejando espacio para que la operación se simplifica debido a que los contenedores que hayan sido tramitadas bajo la modalidad de despacho anticipado podrían descargar directamente para su despacho y el peso final se registraría en la báscula de salida del almacén temporal.

2.3.Marco legal

Dentro del marco legal tenemos las siguientes:

COPCI publicado en el R.O. 351 el 29 de Diciembre del 2010

Artículo 105 Territorio aduanero

Artículo 106 Zonas aduaneras

Artículo 138 de la declaración aduanera

Artículo 193 faltas reglamentarias

Artículo 193 Lit. b.

Artículo 194 Sanciones por faltas reglamentarias

Reglamento al COPCI publicado en el R.O. 452 el 19 de Mayo del 2011

Artículo 31 Manifiesto de carga

Artículo 31 Lit. d.

Artículo 66 Plazos para la presentación de la declaración

Boletines aduaneros

Boletín 92- 2006 Proyecto piloto para la implementación del despacho anticipado

Boletín 106- 2008 Casos de éxito de empresa que utiliza el despacho anticipado

Publicaciones SENAE

Manual específico para el despacho anticipado SENAE-MEE-2-2-025-V1 Publicado en Agosto 2014.

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 Publicado en Noviembre del 2013.

Guía de operadores del comercio exterior para la transmisión del manifiesto de importación marítimo (MIM) y correcciones SENAE-GOE-2-3-004-V1 junio/2013

2.4.Marco Conceptual

Aforo.- Acto de determinación tributaria a cargo de la aduana y se realiza mediante la verificación electrónica, física o documental el origen, naturaleza, cantidad, valor, peso, medida y clasificación arancelaria de la mercancía.

Agente de aduana.- Operador de comercio exterior que representará al importador en el trámite aduanero, en conjunto con el declarante están en la obligación de cumplir con las formalidades aduaneras derivadas del proceso de importación.

Almacén temporal.- Bodega autorizada por el SENAE para la recepción y almacenaje de mercaderías para importación y exportación

Almacenaje.- Son aquellos gastos generados durante la permanencia de las mercancías dentro de un almacén temporal aduanero.

Autoridad Aduanera.- Órgano de la administración pública competente, facilitadora del comercio exterior, determinador y recaudador de los tributos al comercio exterior. Ejerce el control y la potestad aduanera en el territorio nacional.

Bienes de Capital.- Aquellas mercancías que no se destinan al consumo, sino a seguir un proceso productivo, en forma directa o indirecta.

B/L Master.- Documento de transporte emitido por una línea naviera.

B/L Hijo.- Documento de transporte emitido por una consolidadora de carga

Carga.- Todo bien que pueda ser objeto de transporte.

Carga Contenerizada.- Mercadería movilizada dentro de una unidad de carga.

Carga refrigerada.- Mercaderías que por su condición especial necesitan de un determinado grado de temperatura constante para su conservación durante el transporte.

Consolidador de carga.- Operador que transporta carga en forma agrupada, bajo su nombre y responsabilidad, destinada a uno o más consignatarios finales, debidamente autorizado por el SENA.

Contenedor.- Caja metálica que sirve para transportar mercaderías en un medio de transporte.

COPCI.- Código Orgánico de la producción comercio e inversiones, ley promulgada el 29 de Diciembre del 2010 con el fin de promover el modelo de Industrialización por sustitución de importaciones. Este código contiene toda la normativa aduanera vigente en la actualidad.

Contravenciones Aduaneras.- faltas graves por transgresiones a la ley aduanera estipulado COPCI Art. 190.

DAI.- Declaración aduanera de importación.

Demoraje.- Costo adicional al flete marítimo generado por haber excedido el plazo autorizado para el uso de contenedores.

Declarante.- Importador

Derechos Arancelarios Ad Valorem.- Son valores que se recaudan producto de las rentas del sector pasivo, su porcentaje se aplican conforme al arancel nacional de importaciones y el cálculo, está dado sobre el valor de las mercancías.

Despacho Aduanero.- Trámite administrativo al que se someten las mercancías sujetas al control aduanero, declaradas a cualquier régimen u otro destino aduanero;

Despacho Anticipado.- Inicio del trámite de despacho de las mercancías, previo a la llegada del medio de transporte al territorio aduanero, mediante la presentación de la declaración aduanera de importación.

Documento de transporte.- Es B/L Bill of Lading, documento que respalda el embarque de mercancías.

Ecuapass.- Sistema aduanero con el que el SENA E controla los procesos de importación y exportación.

Faltas Reglamentarias.- Multas, infracciones aduaneras objetivas tipificadas en el COPCI y si reglamento.

HSN.- House Sequence Number, por sus siglas en ingles se refiere al número secuencia del documento de transporte hijo registrado al momento de la transmisión del MIN en el Ecuapass por parte de la consolidadora de carga.

Importador.- Consignatario o dueño de las mercaderías, sujeto obligado a cumplir con las formalidades aduaneras derivadas de los regímenes comunes y especiales.

Levante o Retiro de las Mercancías.- Es el acto por el cual la Autoridad aduanera autoriza al declarante o persona interesada a disponer de las mercancías de acuerdo a los fines previstos en el régimen aduanero autorizado, previo el cumplimiento de los requisitos y tributos aduaneros exigibles.

Manifiesto de Carga “MRN”.- Documento electrónico que contiene información respecto del medio de transporte, número de bultos, peso e identificación de la mercancía, esta información es presentado al SENA E, por el transportista internacional o consolidador de carga a la entrada o salida del país.

MRN.- Manifest Reference Number, por sus siglas en ingles número de manifiesto referenciado, también se lo conoce como numero de carga.

MSN.- Master Sequence Number, por sus siglas en ingles se refiere al número secuencia del documento de transporte master registrado al momento de la transmisión del MIN en el Ecuapass, por parte de la línea naviera.

Mercancía.- Cualquier bien mueble que puede ser objeto de transferencia y que es susceptible de ser clasificado en el Arancel Nacional de Importaciones;

Mercancía nacionalizada.- Mercancía extranjera que se ha sometido al cumplimiento de todas las formalidades aduaneras ante el SENA E.

Nacionalización.- Proceso aduanero en el que se da trámite a la importación de mercancías extranjeras y que concluye con el pago de los derechos arancelarios.

Operaciones aduaneras.- Conjunto de actividades relacionadas al tráfico de mercancías, medios de transporte y personas sometidas al control aduanero;

Operador de comercio exterior.- Toda aquella persona natural o jurídica, nacional o extranjera que interviene en el tráfico de mercancías, medios de transporte y personas sometidas al control aduanero.

Operador de transporte.- Es la persona jurídica constituida como tal que actúa dentro del territorio aduanero ecuatoriano, en representación de compañías navieras, aerocomerciales, ferroviarias, terrestres, u otras, o de un operador de transporte multimodal que operen en el país, y en tal virtud son responsables ante el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador por las operaciones que le son propias;

Peso manifestado.- Es el peso bruto de las mercancías que se consigna en el manifiesto de carga.

Peso neto.- Es el peso propio de la mercancía, desprovista del embalaje, material cobertor, paletas y otros.

Peso recibido.- Es el peso manifestado, más la tara de la unidad de carga recibida en puerto.

Pre-aforo.- Revisión documental previo al acto de aforo.

Precinto.- sello del contenedor, ya sea este plástico, metálico, satelital, etc.

Productos farmacéuticos.- Aquellos fármacos, medicamentos u otros tipos de sustancias obtenidas a través de un proceso químico en un laboratorio farmacéutico.

Reefer.- Termino ingles que se refiere a frigorífico

Reefer container.- Unidad especial equipada con un sistema frigorífico propio del contenedor utilizado, para carga que requiere de temperaturas constantes en el transporte.

Régimen aduanero.- Es el tratamiento aduanero aplicable a las mercancías, solicitado por el declarante, de acuerdo con la legislación aduanera vigente.

Reglamento al COPCI.- El Reglamento a Código Orgánico de la producción comercio e inversiones publicado en el Registro Oficial 452 del 19 de Mayo del 2011 y actualizado mediante decreto ejecutivo 758 el 29 de Abril del 2015, en este se especifica los procedimientos y sanciones a aplicar en el caso de incumplir con la normativa aduanera estipulada en el COPCI.

Salida autorizada.- La salida autorizada es un estado del trámite que representa la culminación del proceso, ya sea este en regímenes de importación o exportación es registrado por el funcionario aduanero a cargo de la revisión del trámite en el sistema Ecuapass.

Técnico operador.- Es el funcionario público empoderado de las facultades aduaneras para ejercer control dentro de las zonas primarias. Es el responsable de cumplir y hacer respetar las normas y reglamentos impuestas por el SENA E.

Transportista efectivo.- Es la línea naviera operadora del medio de transporte, ya sea marítimo, fluvial, aéreo o terrestre. Encargado de emitir el B/L master y su manifiesto de carga.

Unidad de carga.- Contenedor utilizado para facilitar el transporte de mercancías, es susceptible de ser remolcado, pero no tiene tracción ni propulsión propia.

Unidad de transporte.- Camión que permite el transporte de las mercancías y/o unidades de carga.

VGM.- Verified Gross Mass (VGM) por sus siglas en inglés, es el peso bruto verificado.

Bibliografía:

(HINKELMAN, 2003)

(Comex, 2012)

(Asamblea, 2010)

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

El presente proyecto tiene un enfoque cuantitativo, porque en el desarrollo se analizaron los datos correspondientes a los costos del despacho de mercancías refrigeradas en el distrito Guayaquil marítimo.

3.1.Métodos de Investigación

De campo

Este tipo de investigación se apoya con información que proviene del Distrito Guayaquil (marítimo) SENAE, en donde se recopiló información documental relacionada con el caso.

Bibliográfica

La investigación se sustenta en fuentes estadísticas y de internet, así como en la legislación aduanera vigente, su reglamento y manuales específicos publicados por el SENAE.

3.2.Población y muestra

3.2.1. Población

La presente investigación se realizará en base al siguiente listado de 41 empresas identificadas como importadores de productos farmacéuticos, cuyas mercancías ingresan por vía marítima al primer distrito del SENAE Guayaquil marítimo

Para obtener el listado que se detalla a continuación se ha procedido a la revisión mensual de las estadísticas 2015 publicadas en la página del SENAE.

CUADRO N. 21

**IMPORTADORES FARMACÉUTICOS FRECUENTES OBJETO DE LA
INVESTIGACIÓN.**

Importadores

ABBOTT LABORATORIOS DEL ECUADOR S.A

ACROMAX LAB.QUIM.FARM. S.A.

B. BRAUN MEDICAL S.A

BAYER DEL ECUADOR S.A.

BOEHRINGER INGELHEIM DEL ECUADOR CIA.LTD

C.C. LABORATORIOS PHARMAVITAL CIA.LTDA (ECUADOR)

CANDLECROSS S.A.

DISTRIB. FARMACEUTICA ECUATORIANA S.A "DIFARE"

FAES FARMA DEL ECUADOR S.A.

FARMAYALA S.A.

GLAXOSMITHKLINE ECUADOR S.A.

GRUPO FARMA DEL ECUADOR S.A (ECUADOR)

GUTIS FARMACEUTICA ECUADOR S.A.

HERBALIFE DEL ECUADOR S.A. (ECUADOR)

IMP.Y DISTRIB.NEW YORKER DE GUAYAQUIL S.A.

INTEROC S.A (ECUADOR)

KRONOS LABORATORIOS

LABORATORIOS G.M.

LABORATORIOS INDUNIDAS

LABORATORIOS STEIN ECUADOR

LABS.FARMAC. LAMOSAN CIA.LTD. (ECUADOR)

LABS.INDLES.FARM.ECUATORIANOS "LIFE"

LABORATORIOS TOFIS

LETERAGO DEL ECUADOR S.A (ECUADOR)

FAES FARMA DEL ECUADOR

MEDIBAC INC S.A.

MEDISUMI S.A

MERCK ECUADOR C.A."MECA" (ECUADOR)

MSD MERCK SHARP DOME

NATURAL VITALITY S.A

NOVARTIS DEL ECUADOR S.A.

PFIZER C.A. (ECUADOR)

PHARMEDIC S.A.

PHARMABRAND

PROVENCO LABORATORIOS

QUIFATEX S.A. (ECUADOR)

RAPIDIAGNOSTICS S.A.

ROCHE ECUADOR S.A

SANOFI AVENTIS DEL ECUADOR S.A.

SCHERING PLOUGH DEL ECUADOR S.A.

TECNANDINA GRUNENTHAL ECUATORIANA C. LTDA

Fuente: Estadísticas de importación del SENAE

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

3.3.Muestra

En la presente investigación se analizará el volumen de importaciones en contenedores reefer, de esta manera se podrá identificar el porcentaje de despachos que se realizaron dentro de un plazo no menor a 2 días, que es el tiempo ideal y la meta que se espera alcanzar con la implementación de éste proyecto de investigación, frente a los despachos que tardaron más de 3 días, tiempo que se puede mejorar.

Nuestra muestra al tener 41 empresas dedicadas a la a actividad farmacéutica, permitirá desarrollar el 100% de las encuestas.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Para este estudio el instrumento que permitió obtener información relevante del problema fue la encuesta.

Por lo expuesto anteriormente, se dispuso de una encuesta, con 15 preguntas en las que participaron personas relacionadas con los principales importadores del sector farmacéutico en el país.

Dentro de la estructuración de la encuesta se formularon preguntas claras y concretas referente al proceso de despacho, sobre su utilidad, eficiencia y tiempo que toma realizar la transmisión de la declaración aduanera, también se realizaron preguntas de opinión sobre los costos inmersos en estas operaciones, en búsqueda de cumplir con todos los objetivos planteados en la presente investigación.

3.5. Recursos, fuentes, cronograma y presupuesto para la recolección de datos

Recursos

Dentro de los recursos que se utilizaron en la siguiente investigación tenemos:

Investigación en la biblioteca de facultad de administración de la ULVR acerca de los temas relacionados con el tema, los mismos que no presentaban similitud alguna con el investigado.

Se utilizó una laptop con acceso a internet y aplicaciones necesarias para el desarrollo normal de la investigación.

La investigación se realizó teniendo como principal fuente de investigación al SENA, leyes como el Copci y su reglamento, el investigador Cristhian Cajape atendiendo a los consejos brindados por parte del tutor inicial del proyecto, Master. Juan Manuel Villamar, e información recolectada por parte de los encuestados.

3.6.Presupuesto

A continuación se detallan los gastos involucrados en la siguiente investigación:

CUADRO NO. 22

DETALLE DE EGRESOS DEL PROYECTO

<u>Conceptos</u>	<u>Cantidad</u>
Humanos	
Encuestador	\$ 100.00
Gramatólogo	\$150.00
Técnicos	
Internet	\$ 60.00
Pen drive	\$ 13.80
Económicos	
Transporte	\$ 60.00
Fotocopias e Impresión de Hojas	\$ 31.00
Empastado, anillado de tesis de grado	\$ 80.00
Total Egresos	\$498.80

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

3.7. Tratamiento a la información – procesamiento y análisis

La recolección de datos se realizó de dos formas, el proyecto dentro de su alcance de estudio tiene involucrado a empresas farmacéuticas multinacionales, las mismas que tienen sus sedes principales en la capital del país Quito, lo planificado inicialmente fueron encuestas en formularios realizados a través de la herramienta Google Forms, pero los involucrados indicaron que por políticas corporativas internas no podían acceder a estas encuestas, ya que los servidores de internet bloquean el acceso, por lo que las encuestas se realizaron vía telefónica sin inconveniente alguno, en cuanto al resto de los encuestados se trabajó con normalidad y se la

realizo por contacto directo con el departamento de comercio exterior y por medio del agente de aduanas que manejan los despachos mediante la modalidad de In-House.

3.8.Presentación de resultados

Los mecanismos utilizados en el procesamiento de la información fueron netamente digitales, las encuestas fueron llenadas en el formulario Google Forms, el mismo que mediante Google Docs. Hojas de cálculo la tabulación de los gráficos de resultados. (Anexo 5) formato de encuesta.

El análisis esta realizado para obtener información relacionada con la satisfacción de los importadores referente al proceso de despacho, el tiempo que toma retirar las unidades y el costo que representa la operación.

Para analizar la opinión del proceso se utilizaron preguntas objetivas

Para analizar el promedio de días y los costos adicionales en el proceso se utilizó preguntas de opción múltiple que miden en un rango numérico la satisfacción y en una escala el número de días para las preguntas relacionadas con despacho, demoraje y conexión eléctrica de los contenedores.

Las categorías de análisis antes expuestas, se agruparon de forma lógica y ordenada, con base a las dimensiones e indicadores de cada variable.

Por lo expuesto anteriormente, se obtuvieron los siguientes resultados:

ENCUESTA SOBRE EL DESPACHO ANTICIPADO

Total participantes: 41

Importadores: 39

Agentes de Aduana en representación del importador: 2*

Nota: Se diferencia con asterisco las respuestas obtenidas por parte de los Agentes de Aduana en representación del importador.

Pregunta No. 1 Su representada se dedica a la Importación de:

CUADRO No. 23

PREGUNTA 1

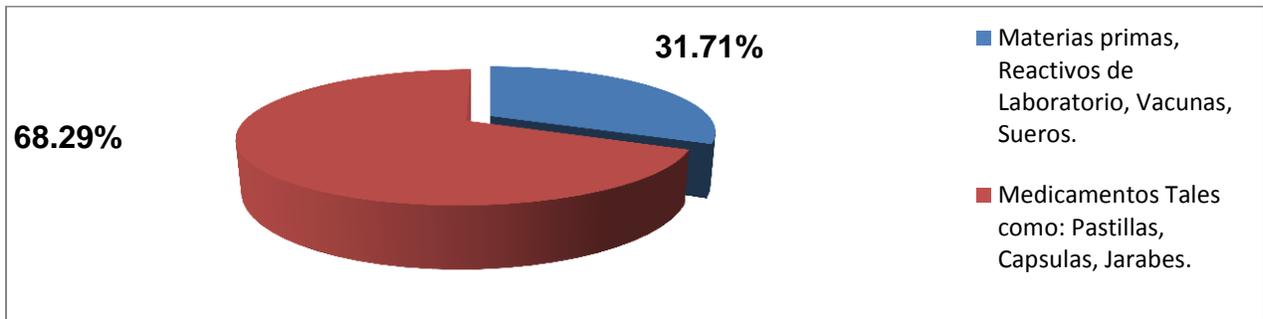
Criterios	RESPUESTAS	%
Materias primas, insumos y Reactivos de Laboratorio,	13	31,71%
Medicamentos Tales como: Pastillas, Capsulas, Jarabes, Vacunas, Sueros.	28 **	68,29%
Total	41	100%

Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

GRÁFICO No. 1

PREGUNTA 1



Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Análisis

Con relación a la opinión de los importadores y agentes de aduana en representación del importador, sobre a qué actividad a la que se dedican las empresas se puede indicar que principalmente el 68,29% se dedican a la importación de productos terminados, es decir fármacos listos para venta y distribución a los consumidores, mientras que el 31,71% se dedica a la importación de materias primas e insumos para elaborar medicamentos, dentro de este

porcentaje también se encuentran laboratorios que importan insumos como reactivos, los cuales se utilizan para la realización de pruebas y todo tipo de exámenes de laboratorio.

Pregunta No. 2 ¿Utiliza con frecuencia esta modalidad de despacho para sus embarques?

CUADRO No. 24

PREGUNTA No. 2

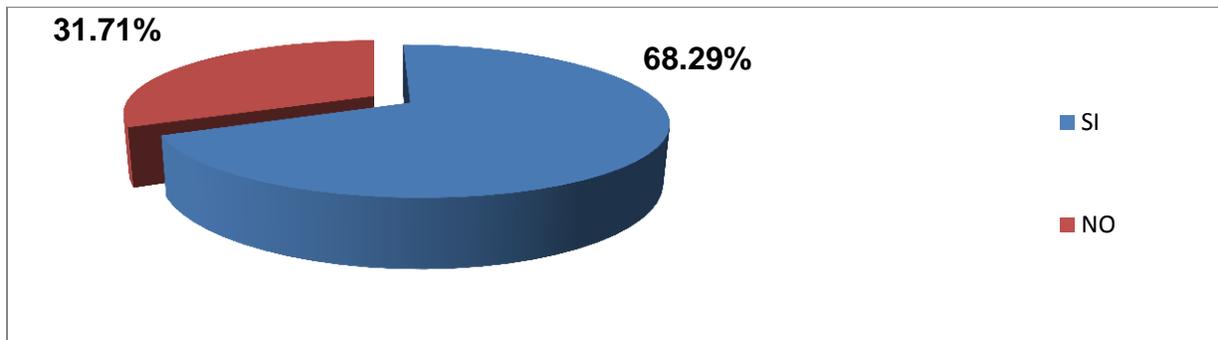
Crterios	RESPUESTAS	%
SI	28**	68,29%
NO	13	31,71%
Total	41	100%

Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

GRÁFICO No. 2

PREGUNTA No. 2



Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Análisis.

Con relación a la opinión de los importadores y agentes de aduana en representación del importador, sobre si utilizan con frecuencia para sus trámites la modalidad de despacho anticipado, se puede observar que el 68,29% utiliza el despacho anticipado como opción para tramitar sus importaciones, mientras que el 31,71% de los importadores no tramita sus importaciones bajo esta modalidad, se indica, por parte de los importadores, que el proceso de despacho normal tarda el mismo tiempo que un despacho anticipado.

Pregunta No. 3 Piensa usted que el despacho anticipado permite el retiro inmediato de las mercaderías del puerto.

CUADRO No. 25

PREGUNTA No. 3

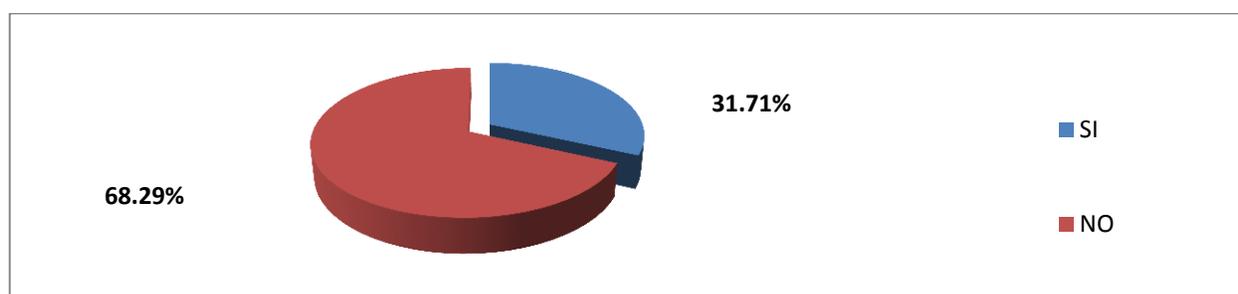
Criterios	RESPUESTAS	%
SI	13*	31,71%
NO	28*	68,29%
Total	41	100%

Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

GRÁFICO No. 3

PREGUNTA No. 3



Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Análisis

Con relación a la opinión de los importadores y agentes de aduana en representación del importador, sobre si el despacho anticipado permite el retiro inmediato de los contenedores del puerto se puede apreciar que el 68,29% de los importadores encuestados indica que no lo permite, debido a diversos factores que influyen en el tiempo de despacho, mientras que el 31,71% piensa que el proceso de despacho anticipado si permite el retiro inmediato de los contenedores.

Pregunta No. 4 Conoce usted sobre el manual específico SENAE-MEE-2-2-025-V1 sobre el Despacho Anticipado

CUADRO No. 26

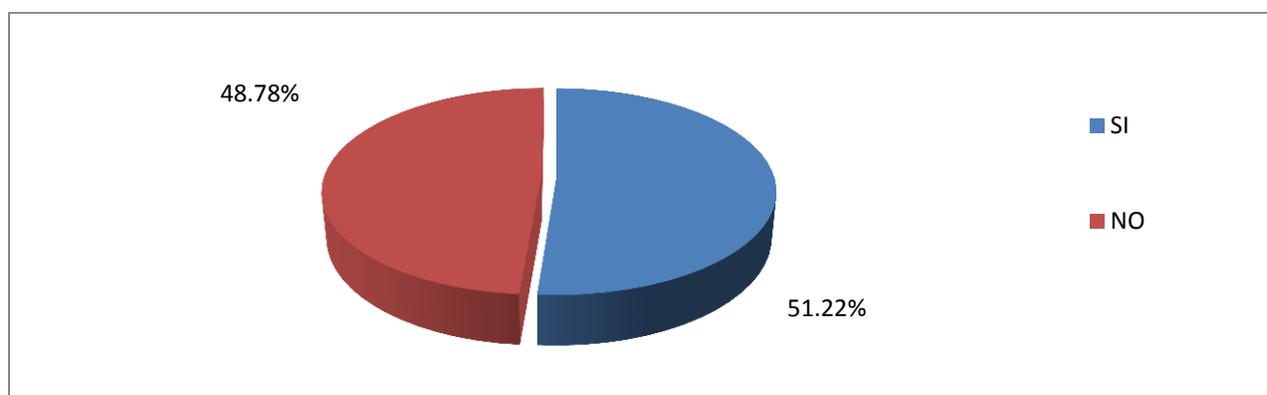
PREGUNTA No. 4

Criterios	RESPUESTAS	%
SI	21**	51,22%
NO	20	48,78%
Total	41	100%

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

GRÁFICO No. 4

PREGUNTA No. 4



Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Análisis

Con relación a la opinión de los importadores y agentes de aduana en representación del importador, sobre el conocimiento del manual específico sobre el despacho anticipado se observa que el 51,22% de los encuestados tienen conocimiento sobre esta manual, mientras que el 48,78% no tiene conocimiento de este manual, varios importadores indican que saben sobre despacho anticipado y sus procesos, pero eso lo dejan a cargo de su agente de aduanas, quienes se encargan de todo el proceso de nacionalización.

Pregunta No. 5 En promedio cual es el número de contenedores despachados por mes.

CUADRO No. 27

PREGUNTA No. 5

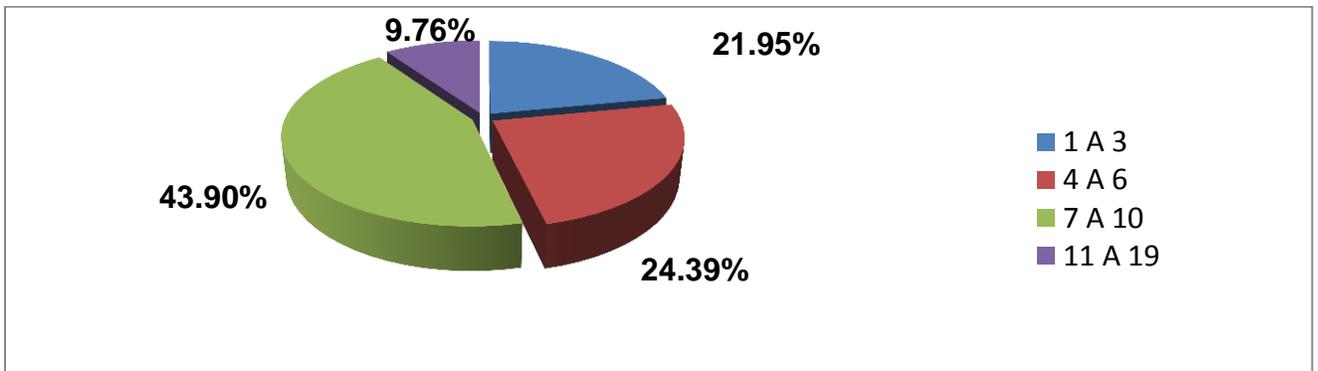
Critérios	RESPUESTAS	%
1 A 3	9*	21,95%
4 A 6	10*	24,39%
7 A 10	18	43,90%
11 A 19	4	9,76%
Total	41	100%

Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

GRÁFICO No. 5

PREGUNTA No. 5



Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado: Cristhian Cajape Tubay

Análisis

Con relación a la opinión de los importadores y agentes de aduana en representación del importador, sobre el número de contenedores que importan mensualmente en su mayoría se mostraron herméticos al mencionar la cantidad, debido a que en sus empresas manejan políticas de seguridad en el manejo de la información, por lo que estableció un rango intermedio para poder obtener una muestra aproximada que sea confiable.

Dentro de los datos obtenidos se detallan los siguientes: de 41 empresas encuestadas el 21,95 % importa entre 1 y 3 contenedores mensuales, un 24,39% entre 4 a 6 contenedores, un 43,90% entre 7 a 10 contenedores y un 9,76% importa entre 11 a 19 contenedores mensuales, los importadores que manejan un volumen de 7 a 19 contenedores representan el 53,66% de la muestra y si estos importadores tiene retrasos con el despacho de sus contenedores esto representaría costos de almacenaje y demoraje por valores elevados debido al volumen manejado.

Pregunta No. 6 En promedio su Agente de Aduana transmite la DAI.

CUADRO No. 28

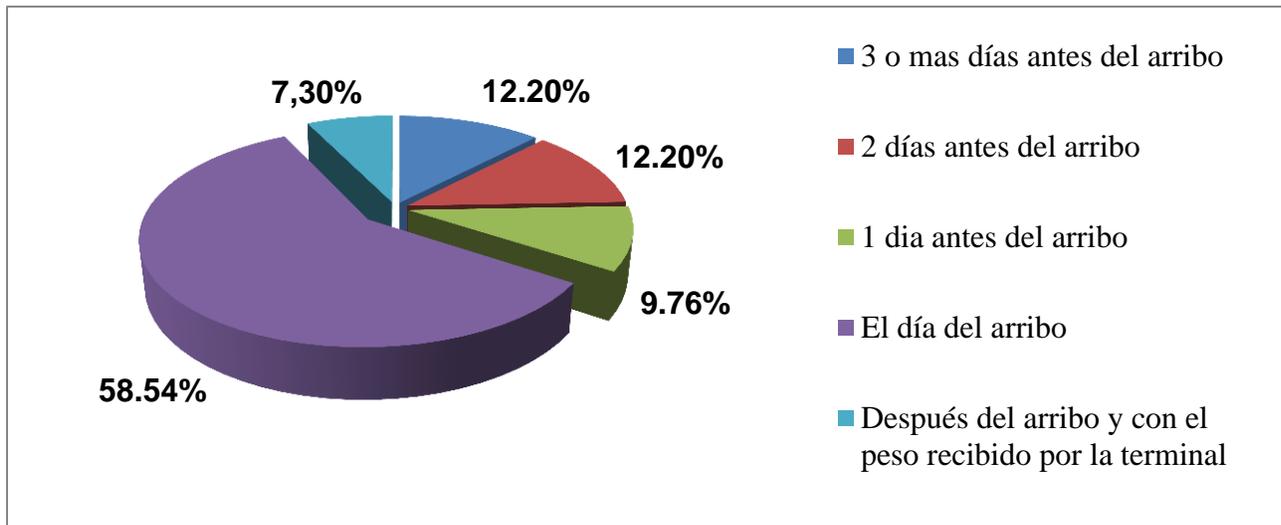
PREGUNTA No. 6

Criterios	RESPUESTAS	%
3 o más días antes del arribo	5*	12,20%
2 días antes del arribo	5*	12,20%
1 día antes del arribo	4	9,76%
El día del arribo	24	58,54%
Después del arribo y con el peso recibido por la terminal	3	7,30%
Total	41	100%

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

GRÁFICO No. 6

PREGUNTA No. 6



Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Análisis

Con relación a la opinión de los importadores y agentes de aduana en representación del importador, sobre el tiempo que le toma a su agente de aduanas transmitir la DAI, indica que el 12,20% de los agentes de aduana transmite la declaración aduanera 3 0 más días antes del arribo,

el 12,20% transmite la declaración 2 días antes del arribo, el 9,76% transmite 1 día antes del arribo, el 58,54% transmite su declaración con el arribo de la mercadería y el 7,30% realiza la transmisión de la DAI después del arribo y cuando el almacén ha registrado el peso recibido, este indicador ya no representa despacho anticipado, puesto que al haber arribado se clasifica como un despacho normal, sin embargo los agentes de aduanas encuestados indican que muchas veces no depende de ellos, el que no se trámite como despacho anticipado, el problema se centra en el MRN, ya que, si la naviera o la consolidadoras no publica el MRN en Ecuapass, ellos no pueden iniciar ningún trámite.

Pregunta No. 7 En que escala mediría la eficiencia de su Agente de Aduanas para despachar este tipo de trámites. (5 MAXIMO 1 MINIMO)

CUADRO No. 29

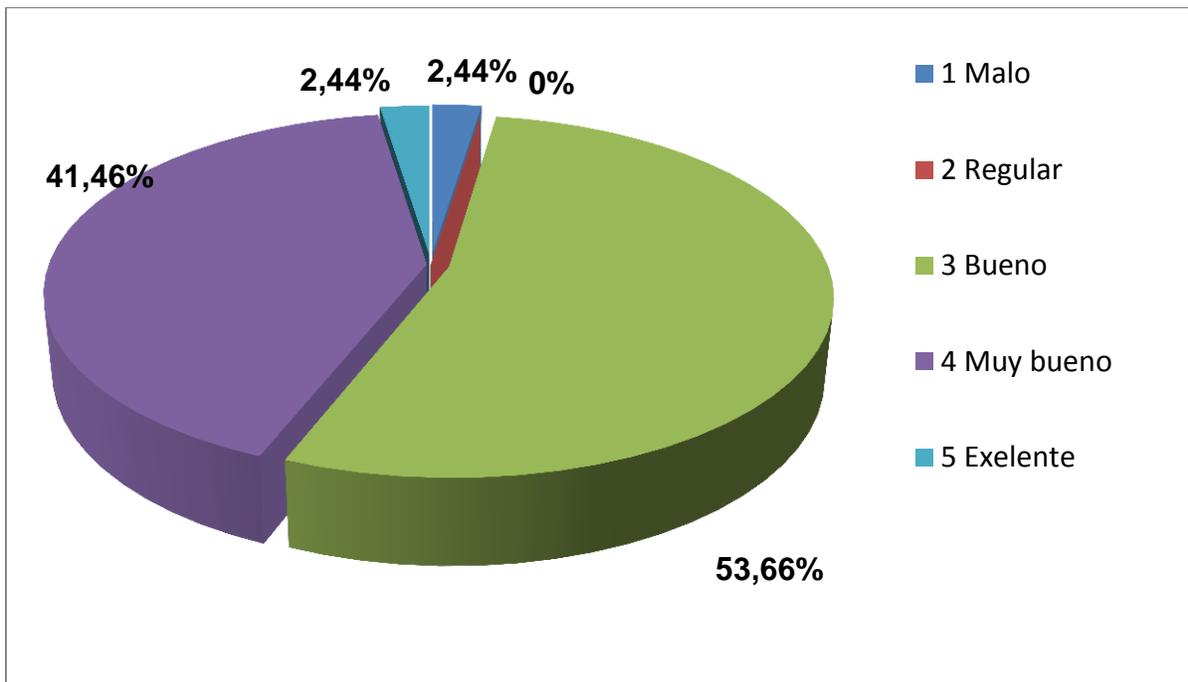
PREGUNTA No. 7

Criterios	RESPUESTAS	%
1 Malo	1	2,44%
2 Regular	0	0,00%
3 Bueno	22	53,66%
4 Muy bueno	17*	41,46%
5 Excelente	1*	2,44%
Total	41	100%

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

GRÁFICO No. 7

PREGUNTA No. 7



Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Análisis

Con relación a la opinión de los importadores y agentes de aduana en representación del importador, sobre la eficiencia de su Agente de Aduanas para despachar sus trámites, tenemos que el 2,44% piensa que su agente de aduanas le dio un mal servicio, el 0% piensa que recibe in servicio de calidad regular, el 53,66% piensa que recibe un servicio bueno, el 41,46% piensa que recibe un servicio muy bueno, mientras que el 2,44% piensa que recibe un servicio excelente y que su agente de aduana es eficiente al momento de despachar sus importaciones.

Pregunta No. 8 Cuantos días previo al arribo de las mercaderías su Línea Naviera / Agente de Carga, publica el MRN en el Ecuapass

CUADRO No. 30

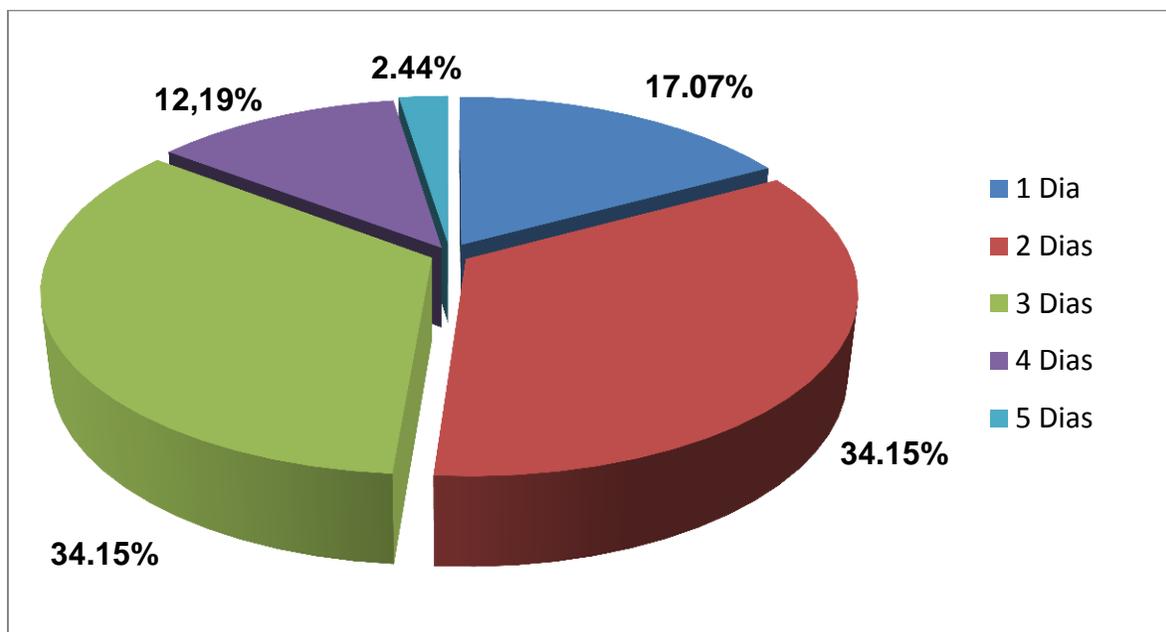
PREGUNTA No. 8

Criterios	RESPUESTAS	%
1 Día	7	17,07%
2 Días	14*	34,15%
3 Días	14*	34,15%
4 Días	5	12,19%
5 Días	1	2,44%
Total	41	100%

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

GRÁFICO No. 8

PREGUNTA No. 8



Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Análisis

Con relación a la opinión de los importadores y agentes de aduana en representación del importador, sobre el tiempo en el que su Línea Naviera / Agente de Carga, publica la información del MRN en Ecuapass se puede verificar que el 17,07% transmite la información del MRN 1 día antes del arribo, el 34,15% de los transportista publica información 2 días antes del arribo, el 34,15% publica información 3 días antes del arribo, el 12,19% publica información 4 días previo al arribo y el 2,44% publica el MRN 5 días o más previo al arribo de las mercaderías.

Pregunta No. 9 En promedio ¿Cuantos días le toma a su empresa el retiro de mercaderías del puerto?

CUADRO No. 31

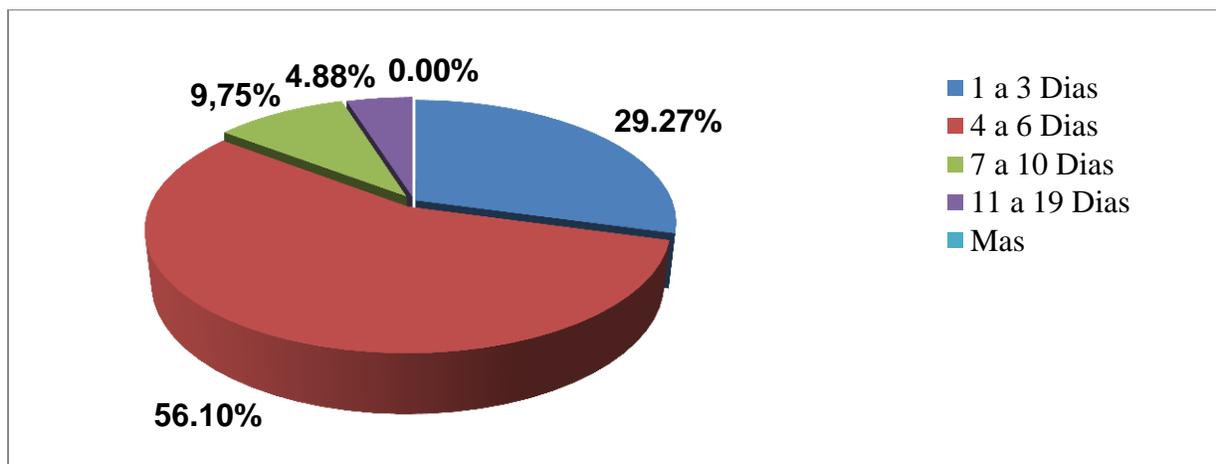
PREGUNTA No. 9

Critérios	RESPUESTAS	%
1 a 3 Días	12	29,27%
4 a 6 Días	23	56,10%
7 a 10 Días	4	9,75%
11 a 19 Días	2	4,88%
Mas	0	0,00%
Total	41	100%

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

GRÁFICO No. 9

PREGUNTA No. 9



Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Análisis

Con relación a la opinión de los importadores y agentes de aduana en representación del importador, sobre cuantos días les toma retirar las mercaderías del puerto, indica que el 29,27% de los importadores retiran sus contenedores dentro de los 3 primeros días después del arribo de

las mercaderías, el 56,10% lo hacen dentro de un promedio de 4 a 6 días, el 9,75% retira las mercancías en un periodo de 7 a 9 días, el 4,88% retira sus mercaderías, durante un periodo extremo de 11 a 19 días, y el 0% de los encuestados reconoce haber retirado mercaderías posteriores a las fechas indicadas.

El hecho que una importación de carga refrigerada sobrepase un periodo de 4 días en el puerto ya es un fracaso en el proceso, debido a que la meta de un despacho anticipado es lograr que la mercadería sea liberada de aduana en el menor tiempo posible, además de que al haber sobrepasado los 4 días incurre en costos por demoraje, que deben ser cancelados a la naviera antes del retiro de la unidad del puerto, además de el almacenaje y la conexión eléctrica de cada contenedor.

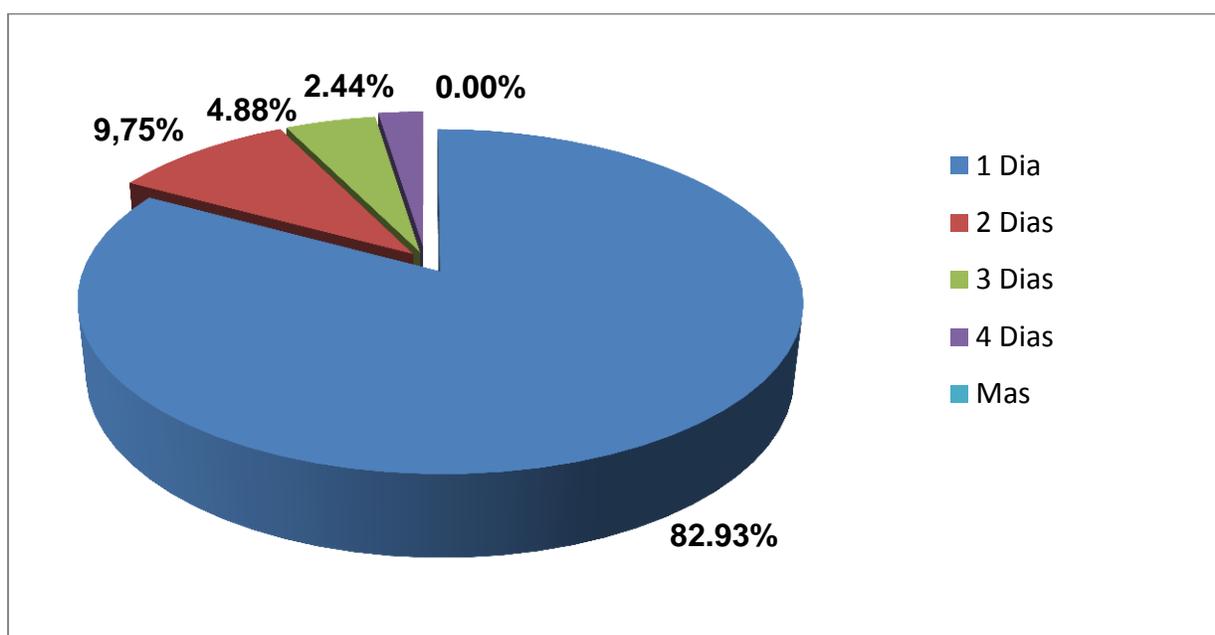
Pregunta No.10 En promedio ¿Cuantos días le toma a su transportista devolver la unidad vacía?

CUADRO No. 32
PREGUNTA No.10

Criterios	RESPUESTAS	%
1 Día	34*	82,93%
2 Días	4*	9,75%
3 Días	2	4,88%
4 Días	1	2,44%
Mas	0	0,00%
Total	41	100%

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

GRÁFICO No. 10
PREGUNTA No.10



Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Análisis

Con relación a la opinión de los importadores y agentes de aduana en representación del importador, sobre cuantos días le toma a su transportista devolver la unidad vacía, indica que el 82,93% de transportistas logra devolver los contenedores 1 día después de haber retirado la unidad del puerto, el 9,75% indica que a su transportista le toma 2 días devolver el contenedor vacío, el 4,88% indica que le toma 3 días devolver el contenedor vacío, y el 2,44% indica que les tomo 4 días para devolver el contenedor vacío, en los dos últimos escenarios los clientes involucrados mencionaron a que se debe a que las mercaderías viajan desde el puerto a sus bodegas en otras ciudades y en fines de semana y feriados los depósitos que receptan las unidades vacías están cerrados, motivo por el cual deben esperar hasta el primer día hábil para devolverlos, aunque esto ocasiona costos de demoraje por cada día que pasa sin que el contenedor sea entregado.

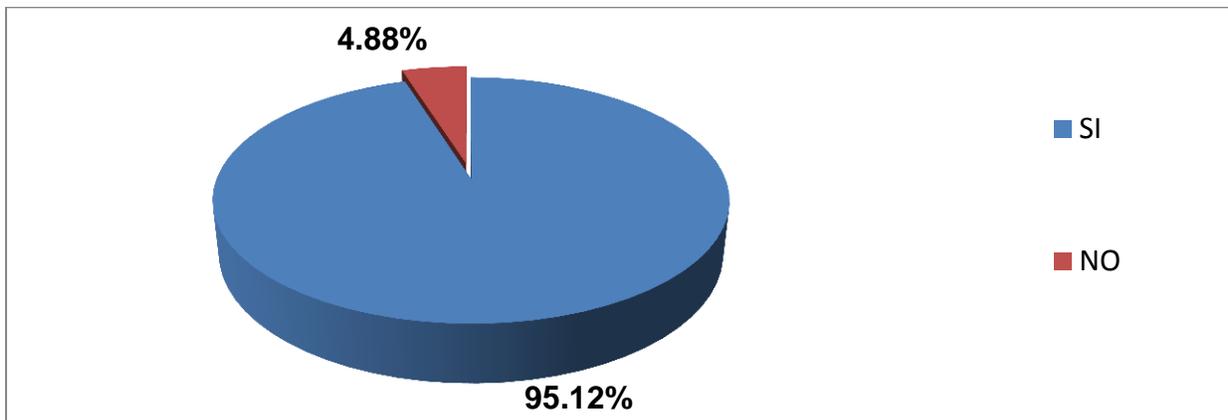
Pregunta No.11 En sus importaciones de contenedores refrigerados les ha tocado cancelar demoraje? Si la respuesta es NO pase a la pregunta 14.

CUADRO No. 33
PREGUNTA No.11

Criterios	RESPUESTAS	%
SI	39**	95,12%
NO	2	4,88%
Total	41	100%

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

GRÁFICO No. 11
PREGUNTA No.11



Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Análisis

Con relación a la opinión de los importadores y agentes de aduana en representación del importador, sobre si en sus importaciones les ha tocado cancelar demoraje, indica que el 95,12% de ellos cancelan valores por demoraje en sus importaciones, mientras que un 4,88% de los importadores culminan su trámite dentro del plazo autorizado para la salida de los contenedores que esto genere valores de demoraje.

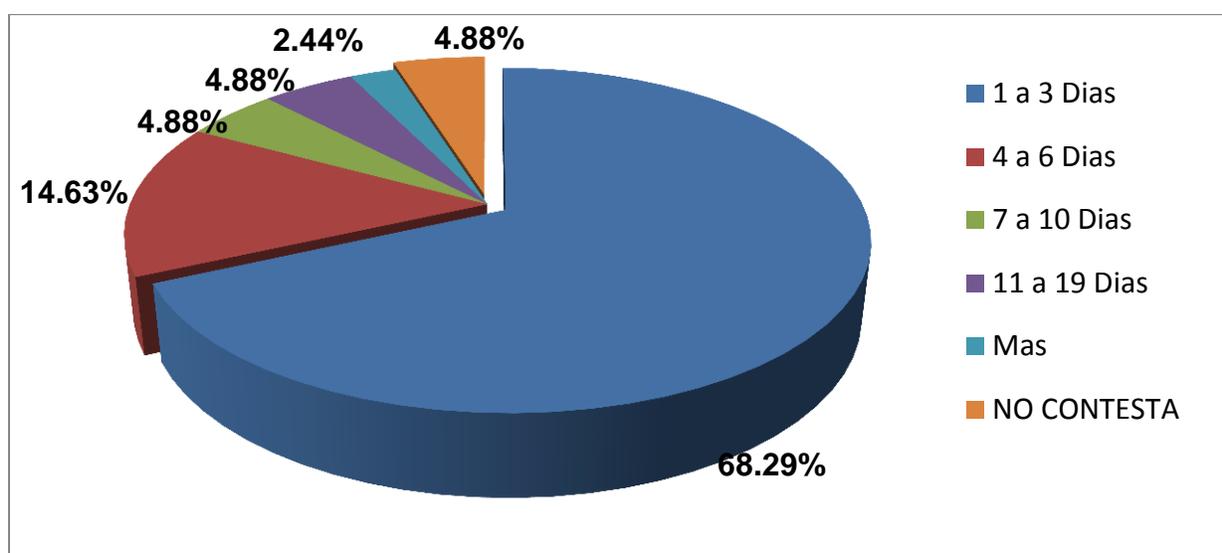
Pregunta No.12 En promedio cuantos días de demoraje cancela hasta la devolución del contenedor.

CUADRO No. 34
PREGUNTA No.12

Critérios	RESPUESTAS	%
1 a 3 Días	28**	68,29%
4 a 6 Días	6	14,63%
7 a 10 Días	2	4,88%
11 a 19 Días	2	4,88%
Mas	1	2,44%
No Contesta	2	4,88%
Total	41	100%

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

GRÁFICO N. 12
PREGUNTA No.12



Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Análisis

Con relación a la opinión de los importadores y agentes de aduana en representación del importador, sobre si cuantos días de demoraje cancelan hasta la devolución del contenedor, indica que el 68,29% cancela entre 1 a 3 días de demoraje, un 14,63% entre 4 a 6 días, un 4,88% cancela entre 7 a 10 días, un 4,88% cancela entre 11 a 19 días y un 2,44% cancela 20 o más días de demoraje, del total de encuestados 2 no respondieron la pregunta planteada, lo que equivale al 4.88% de la muestra.

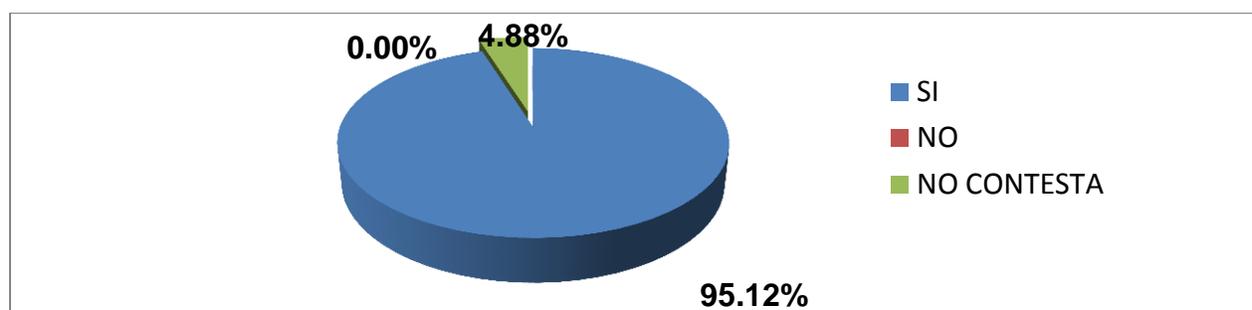
Pregunta No.13 ¿Cree usted que el costo del demoraje es elevado y representa parte significativa en el incremento del precio de sus productos?

CUADRO No. 35
PREGUNTA No.13

Crterios	RESPUESTAS	%
SI	39*	95,12%
NO	0	0,00%
NO CONTESTA	2*	4,88%
Total	41	100%

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

GRÁFICO No. 13
PREGUNTA No.13



Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Análisis

Con relación a la opinión de los importadores y agentes de aduana en representación del importador, sobre si el costo del demoraje es elevado y representa parte significativa en el incremento del precio de los productos indica que el 95,12% considera que este valor influye mucho en el precio de los productos, el 4,88% no contesta, se indica que en casos el valor de demoraje suele superar el coste inicial previo a la importación y se deben realizar los ajustes necesarios al costo final.

Pregunta No.14 ¿Cree que el costo de conexión eléctrica de las unidades en puerto es elevado y representa parte significativa en el incremento del precio de sus productos?

CUADRO No. 36

PREGUNTA No.14

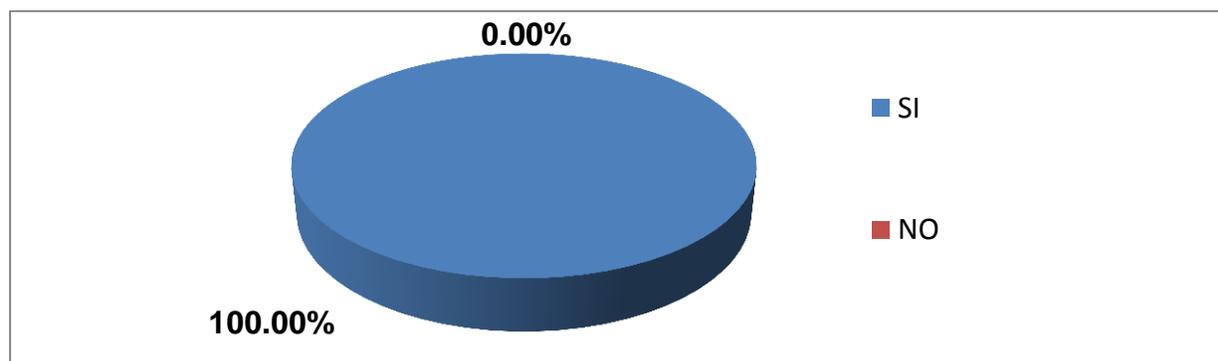
Criterios	RESPUESTAS	%
SI	41 **	100,00%
NO	0	0,00%
Total	41	100%

Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

GRÁFICO No. 14

PREGUNTA No.14



Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Análisis

Con relación a la opinión de los importadores y agentes de aduana en representación del importador, sobre si el costo de conexión eléctrica es elevado y representa parte significativa en el incremento del producto, 100% de los encuestados indicó que este costo sí representa un valor significativo, debido a que el costo es por hora de conexión, el valor se contabiliza por cada día que pasa sin que el contenedor sea retirado del puerto, 0% pensó lo contrario.

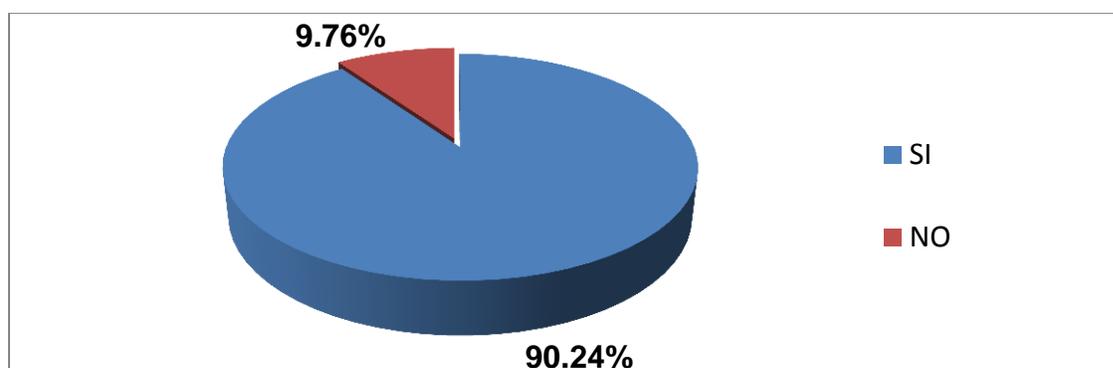
Pregunta No.15 ¿Piensa usted que si se suprime la obligatoriedad del MRN al momento de la transmisión de la DAI, el tiempo de despacho puede disminuir a 1 día?

CUADRO No. 37
PREGUNTA No.15

Criterios	RESPUESTAS	%
SI	37**	90,24%
NO	4	9,76%
Total	41	100%

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

GRÁFICO No. 15
PREGUNTA No.15



Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Análisis

Con relación a la opinión de los importadores y agentes de aduana en representación del importador, sobre si se suprime la exigibilidad del MRN al momento de la transmisión de la DAI, indica que el 90,24% ve como una opción de mejorar el proceso de despacho, mientras que el 9,76% piensa que el proceso no tendría mayor variación.

Discusión de los resultados

Resumen general de la encuesta sobre el despacho anticipado

Pregunta 1

1. Su representada se dedica a la Importación de:

En la presente investigación hemos podido detectar que del total de la muestra seleccionada el porcentaje mayoritario se dedica a la importación de medicamentos terminados el 68,29% cifra bastante considerable, debido a que conforme a los resultados obtenidos en la presente encuesta, los gastos de demoraje y almacenaje representan gastos adicionales en la importación de estos medicamentos y tienden a incrementar su valor final para los consumidores.

2. ¿Utiliza con frecuencia esta modalidad de despacho para sus embarques?

En la presente investigación se ha podido detectar que el 68,29% de los encuestados están realizando el ingreso de sus trámites como despacho anticipado, pero si estas respuestas con contrastadas con las de la pregunta número 6, sobre cuantos días previo al arribo el agente de aduanas transmite la DAI, se observa que no están aprovechado de manera eficiente este recurso.

3. Piensa usted que el despacho anticipado permite el retiro inmediato de las mercaderías del puerto.

En la presente investigación se ha podido detectar que el 68,29% no está conforme con la operación de despacho anticipado, ya que no se ven beneficiados con el proceso, se puede mencionar que esto también se debe a el resultado de la pregunta 6 debido a que se está ingresando anticipado con un límite de tiempo bastante bajo, aunque al no arribar el sistema lo registra como anticipado, el tiempo no representa beneficio alguno.

4. Conoce usted sobre el manual específico SENAE-MEE-2-2-025-V1 sobre el Despacho Anticipado

En la presente investigación se ha podido detectar que al menos el 51.22% de los encuestados tienen conocimiento de este manual específico, por lo que se sugiere que SENAE vuelva a emitir un recordatorio sobre este manual y los operadores puedan empaparse del tema.

5. En promedio cual es el número de contenedores despachados por mes.

En la presente investigación se ha podido detectar que los importadores de productos farmacéuticos manejan mensualmente un promedio de 124 contenedores mensuales, los mismos que al no ser despachados dentro del plazo libre de demoraje podrían generar costos elevados por demoraje y conexión eléctrica por cada hora de conexión.

6. En promedio cuantos días previos al arribo su Agente de Aduana transmite la DAI.

En la presente investigación se ha podido detectar que el 58,54% de agentes de aduana están transmitiendo la declaración anticipada un día antes del arribo, lo que no genera mayor beneficio, ya que al tratarse de un despacho anticipado los el plazo deberían ser más extensos, se indica que muchas veces esto no depende de los agentes, ya que hay otros factores que hacen que la operación no funcione adecuadamente, como es el proceso del manifiesto de carga MRN, que no es transmitido, con suficiente antelación.

7. En que escala mediría la eficiencia de su Agente de Aduanas para despachar este tipo de trámites.

En la presente investigación se ha podido detectar, que un 97,56% de los encuestados, están conformes con el trabajo que realiza su agente de aduanas al momento de despachar las

mercancías. Se indicó por parte de los importadores que en los casos de baja eficiencia prefieren cambiar de agente de aduana, aunque se tiene casos en los que hay contratos de por medio, que los obliga a mantener el servicio, porque no en todos los casos suelen tener inconvenientes con sus trámites.

- 8.** Cuantos días previo al arribo de las mercaderías su Línea Naviera / Agente de Carga, publica el MRN en el Ecuapass

En la presente investigación se ha podido detectar, que el plazo de transmisiones de los manifiestos de carga MRN se realizan dentro de los 3 días previo al arribo de las mercaderías, esto representa el 85.37% del total de la muestra, esta información ayuda en la respuesta de las pregunta 6 de la encuesta, debido a que el MRN está siendo transmitido en un plazo muy corto en cuanto al arribo y sin esta parte fundamental, los operadores no pueden continuar con el proceso.

- 9.** En promedio ¿Cuántos días le toma a su empresa el retiro de mercaderías del puerto?

En la presente investigación se ha podido detectar, que solo un 29,27% de los importadores puede retirar sus contenedores dentro del plazo de 3 días libres de demoraje, mientras que el 56,10% está muy cerca, y sin remedio debe cancelar el demoraje que genere el contenedor por cada día adicional. Se indica que en ocasiones el problema se da debido a que los barcos arriban en fines de semana y feriados, tiempo en que el puerto disminuye operaciones.

- 10.** En promedio ¿Cuántos días le toma a su transportista devolver la unidad vacía?

En la presente investigación se ha podido detectar, que la mayoría de los transportistas, es decir el 82,93% logra devolver la unidad vacía dentro de un plazo de 1 día y en casos

menores se expone que suele tardar la devolución debido a que los fines de semana y feriado los depósitos de contenedores paralizan sus actividades no reciben unidades, mientras que si despachan contenedores para exportación, particular que incomoda a los usuarios.

11. En sus importaciones de contenedores refrigerados les ha tocado cancelar demoraje?

En la presente investigación se ha podido detectar, que a el 95,12% le ha tocado cancelar la menos en una importación valores por demoraje, resultado que deja en evidencia que el presente proyecto es viable.

12. En promedio cuantos días de demoraje cancela hasta la devolución del contenedor.

En la presente investigación se ha podido detectar, que al 71,79% de los encuestados cancela entre 1 y 3 días de demoraje, que traducido a la media estadística señala que de los 28 importadores, cancelaron 2 días de demoraje en sus embarques.

13. ¿Cree usted que el costo del demoraje es elevado y representa parte significativa en el incremento del precio de sus productos?

En la presente investigación se ha podido detectar, que el 100% de la muestra está de acuerdo con la pregunta, y consideran que el costo representa parte del incremento en el precio de sus productos, ya que su margen de utilidad no se puede reducir.

14. ¿Cree que el costo de conexión eléctrica de las unidades en puerto es elevado y representa parte significativa en el incremento del precio de sus productos?

En la presente investigación se ha podido detectar, que el 100% de la muestra está de acuerdo con la pregunta y consideran que el costo representa parte del incremento en el precio de sus productos, ya que su margen de utilidad no se puede reducir.

15. ¿Piensa usted que si se suprime la obligatoriedad del MRN al momento de la transmisión de la DAI, el tiempo de despacho puede disminuir a 1 día?

En la presente investigación se ha podido detectar que el 90,24% de los encuestados piensa que sí se puede reducir el tiempo en el despacho, aunque un 9,76% señala que el proceso seguirá siendo el mismo, se indica que el proceso no cambiara mientras no haya una nueva normativa que marque el proceso respectivo y se delimiten responsabilidades y procesos claros a seguir.

3.9.Marco Metodológico

La investigación se sustentó en fuentes estadísticas, legislación aduanera vigente, internet, consultas realizadas al SENAE, mediante oficio y a la Organización marítima internacional IMO, por vía e-mail.

Se recurrió al método de la encuesta estructurada, orientada a los involucrados en esta investigación, como son: profesionales en el comercio exterior, importadores, y agentes de aduana, que manejan sus operaciones, bajo la modalidad de In House, es decir que parte de su personal se encuentra dentro de la oficina del importador.

Método inductivo

Según el autor Cesar Bernal “Este método utiliza el razonamiento para obtener conclusiones que parten de hechos particulares aceptados como válidos, para llegar a conclusiones cuya aplicación sea de carácter general. El método se inicia con un estudio individual de los hechos y se formulan conclusiones universales que se postulan como leyes, principios o fundamentos de una teoría”. (Bernal, 2010)

El método inductivo también han sido utilizado en la investigación sobre el mejoramiento continuo de procesos, ya que parte de la observación de los problemas del de despacho anticipado, han sido utilizados para fundamentar y construir una argumentación válida sobre la situación real de los diferentes procesos aduaneros del presente estudio, se ha realizado un recorrido por numerosas fuentes de información; Siendo esta la documental ya que se ha realizado investigaciones en la biblioteca virtual de la ULVR, en el portal de la SENAE y así como en páginas web especializadas en comercio exterior.

3.10. Tipo de Investigación

Investigación de campo

En esta investigación se realizaron encuestas a los involucrados, los mismos que mediante el análisis de los resultados nos permitieron detectar problemas, en cuanto a retrasos y costos adicionales relacionados con el actual proceso de despacho de importaciones en el primer distrito SENAE Guayaquil marítimo.

3.11. Enfoque de la investigación

La investigación está enfocada hacia el sector importador farmacéutico que importa sus productos en contenedores reefer, y que tienen la necesidad de retirar sus mercaderías de inmediato.

3.12. Técnicas de investigación

Dentro de las técnicas de investigación se utilizó como técnica principal la encuesta estructurada, en la que se formularán interrogantes, las mismas que nos ayudarán a recopilar datos sólidos, que permitirá validar la investigación.

También se realizó el análisis de los costos relacionados con el almacenamiento temporal y conexión eléctrica, que cobran los operadores portuarios que operan en el primer distrito SENAE Guayaquil Marítimo, así como las tarifas de demoraje cobradas por las principales navieras que operan en Ecuador.

Mediante técnicas de análisis de costos se ha procedido a elaborar una tabla en la que se detalla cada uno de los rubros cobrados, así como el cálculo del total a cancelar por cada día que permanezca la carga dentro del puerto.

Se han realizado ejercicios que permitirán tener una perspectiva en cuanto al tiempo y dinero que se ahorra o se pierde si el despacho de una importación retrasa su salida.

4. CAPÍTULO IV

LA PROPUESTA

En la siguiente investigación se propone la actualización del proceso de carga, empezando por realizar los ajustes respectivos en el sistema aduanero Ecuapass, que este permita la armonización de las nomas, COPCI y su reglamento.

4.1. Título de la propuesta

Promover la publicación de una guía de procesos que modifique el módulo de carga en Ecuapass, de manera que permita mayor agilidad en el trámite de declaraciones aduaneras anticipadas de cargas reefer en el distrito Guayaquil marítimo del SENA E

4.2. Justificación de la propuesta

Para justificar el presente proyecto se ha analizado todos los costos portuarios involucrados en el proceso de despacho, como son: almacenaje, manipuleo de grúas, pesaje, sellos de seguridad, despacho, conexión eléctrica y demoraje, todo relacionado con el tiempo que toma despachar los contenedores del puerto.

El análisis de costos permitirá conocer los valores, que al momento están cancelando los importadores, durante el proceso del retiro de contenedores y cuanto se podría ahorrar si esta propuesta se aplica en el proceso del despacho anticipado.

El nuevo proceso planteado en la propuesta tiene como objetivo principal agilizar el trámite de una DAI anticipada, mediante una actualización en el sistema aduanero Ecuapass.

4.3. Objetivo general de la propuesta

En la presente investigación se espera que el proceso planteado sea de beneficio para los importadores, debido a que se prevé que todos los costos adicionales al periodo normal del

despacho propuesto se dejen de cancelar, logrando un beneficio económico para los importadores, además de la optimización del tiempo y recursos.

4.4.Objetivos específicos de la propuesta

- Análisis de los costos involucrados en el despacho de mercaderías refrigeradas en el distrito Guayaquil marítimo.
- Promover la publicación de una guía que modifique el proceso actual para tramitar una DAI.

4.5.Hipótesis de la propuesta.

Si la resolución propuesta permitiera modificar el proceso de despacho anticipado, entonces los importadores de productos farmacéuticos refrigerados podrían culminar sus trámites en un menor tiempo y a un costo inferior al actual.

4.6.Desarrollo de la propuesta

4.6.1. Desarrollo del primer objetivo de la propuesta.

Análisis de los costos involucrados en el despacho de mercaderías refrigeradas en el distrito Guayaquil marítimo.

En la presente investigación se ha recopilado información de los tarifarios de servicios, de los 4 almacenes temporales que operan en el puerto de Guayaquil, teniendo como principal referencia para los cálculos las tarifas del almacén temporal Contecon, ya que por su capacidad operativa maneja el mayor volumen de carga.

Se ha tomado en cuenta los datos obtenidos de la encuesta realizada durante el desarrollo de esta investigación.

Pregunta número 9, En promedio ¿Cuántos días le toma a su empresa el retiro de mercaderías del puerto?

Y se obtuvieron las siguientes respuestas:

CUADRO No. 38
PEGUNTA NÚMERO 9 DE LA ENCUESTA

Criterios	RESPUESTAS	%
1 a 3 Días	12	29,27%
4 a 6 Días	23	56,10%
7 a 10 Días	4	9,76%
11 a 19 Días	2	4,88%
Mas	0	0,00%
Total	41	100%

Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

De 1 a 3 días = 12 respuestas equivalente al 29.27% de la muestra.

Dentro de los primeros 3 días de arribada la mercancía al puerto se tiene el siguiente cálculo de costos en base al tarifario de importación del almacén temporal Contecon (Anexo 6)

CUADRO No. 39

COSTO DE ALMACENAJE

COSTO DE ALMACENAJE	VALOR EN DOLARES
ALMACENAJE 1 A 10 DIAS	3.26
RECEPCIÓN	130.49
PORTEO	45.67
FUMIGACIÓN	6.36
SELLO DE SEGURIDAD	10.44
HANDLING DESPACHO	39.15
PESAJE DESPACHO	13.05
CONEXIÓN ELÉCTRICA	19.57
ENERGÍA / HORA	3.91*
MONITOREO DE TEMPERATURA	97.87
DESCONEXIÓN	19.57

Fuente: Información pública disponible en:
<http://www.cgsa.com.ec/Files/ZonaDescarga/ServiciosTarifas/Tarifas-Generales-Contecon-Ajuste-inflac-16-tarifas-orig.pdf>
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

*Datos por contenedor, no incluye IVA.

*Por cada hora de conexión eléctrica

Estos costos son los que el importador deberá cancelar al momento del retiro del contenedor, cabe aclarar que la tarifa aplica por cada contenedor, con excepción del rubro CONEXIÓN ELÉCTRICA, que se cancela por cada hora que el contenedor este enchufado a la toma de corriente, para mantener el equipo frigorífico en funcionamiento evitando el daño de las mercaderías.

DEMORAJE

Durante el desarrollo de la investigación también se analizó el costo cobrado por concepto de demoraje (Anexo 7), para el cálculo se tomaron en cuenta 8 de las principales líneas navieras, que operan en el Ecuador, las mismas que se detallan en el siguiente cuadro:

CUADRO No. 40
VALORES DE DEMORAJE POR LÍNEA NAVIERA.

NAVIERA	DÍAS LIBRES	COSTO DE DEMORAJE HASTA EL 10mo. DIA	COSTO DE DEMORAJE A PARTIR DEL 11avo. DIA
COSCO	4	110	150
CMA-CGM	4	150	230
HAMBURG SUD	4	150	300
HAPAG LLOYD	4	110	150
HYUNDAI	3	180	240
MAERSK	3	200	300
NYK	4	100	200
SEALAND	3	200	300

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Para lograr establecer el valor promedio, que sirva de referencia para el cálculo en nuestro ejemplo, se utilizó la fórmula de la media aritmética, que consiste en sumar todos los valores, dividiéndolos entre el número de ellos:

$$x = \frac{\sum xi}{n}$$

Aplicando la fórmula

$$x = \frac{110 + 150 + 150 + 110 + 180 + 200 + 100 + 200}{8}$$

$$x = 150$$

Se muestra que la media aritmética sobre el demoraje dese el 5to día hasta el 10mo día es de \$150.00

Mientras que el demoraje a partir del 11avo día en adelante es de:

$$x = \frac{150 + 230 + 300 + 150 + 240 + 300 + 200 + 300}{8}$$

$$x = 233$$

Con los valores de almacenaje, conexión eléctrica y demoraje obtenidos, procederemos a realizar el siguiente ejercicio que permitirá apreciar la importancia de esta investigación.

CUADRO No. 41**EJEMPLO 1 CÁLCULO DE ALMACENAJE**

Cálculo correspondiente a cada día de almacenaje, aplicando las tarifas antes mencionadas:

GASTOS DE ALMACENAJE	VALOR	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3
ALMACENAJE 1 A 10 DIAS	3.26	3.26	6.52	9.78
RECEPCIÓN	130.49	130.49	130.49	130.49
PORTEO	45.67	45.67	45.67	45.67
FUMIGACIÓN	6.36	6.36	6.36	6.36
SELLO DE SEGURIDAD	10.44	10.44	10.44	10.44
HANDLING DESPACHO	39.15	39.15	39.15	39.15
PESAJE DESPACHO	13.05	13.05	13.05	13.05
TOTAL ALMACENAJE		248.42	251.68	254.94

GASTOS DE CONEXIÓN	VALOR	DÍA 1 / 24 HORAS	DÍA 2 / 48 HORAS	DÍA 3 / 72 HORAS
CONEXIÓN ELECTRICA	19.57	19.57	19.57	19.57
ENERGÍA / HORA	3.91	*93.84	*187.68	*281.52
MONITOREO DE TEMPERATURA	97.87	97.87	97.87	97.87
DESCONEXIÓN	19.57	19.57	19.57	19.57
TOTAL CONEXIÓN ELECTRICA		230.85	324.69	418.53

SUB TOTAL ALMACENJE + CONEXIÓN ELÉCTRICA		479.27	576.37	673.47
IVA	14%	67.10	80.69	94.29
TOTAL		546.37	657.06	767.76

CÁLCULO DE DÍAS DE DEMORAJE	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3
VALOR	0	0	0
TOTAL DEMORAJE	*0	*0	*0

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

* En el siguiente cálculo se debe tomar en consideración 1 día= 24 horas, el valor puede cambiar dependiendo de la hora en que se retire el contenedor.

* En el caso no aplican valores de demoraje, debido se encuentra dentro de los 4 días libres exonerados de este costo.

Luego del cálculo se obtuvieron los siguientes valores:

- Durante el primer día deberá cancelar aproximadamente \$ 546.37.
- Durante el segundo día deberá cancelar aproximadamente \$657.06
- Durante el tercer día deberá cancelar aproximadamente \$ 767.76

Cifras bastantes altas, si tomamos en cuenta que se trata de 1 solo contenedor.

Analicemos en caso de tratarse de importaciones con más contenedores.

CUADRO N. 42

PROYECCION DE COSTOS PARA IMPORTACIONES SUPERIORES A 1 CONTENEDOR

TARIFA DIARIA EN DOLARES	NÚMERO DE CONTENEDORES	VALOR
*546.37	*2	1092.74
*657.06	*3	1971.18
*767.76	*5	3838.80

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

*En el siguiente ejemplo se ha multiplicado el valor total del resultado obtenido en el ejercicio anterior que corresponde a la tarifa diaria y multiplicado por la cantidad expuesta en la columna

*número de contenedores.

* Se debe tomar en consideración 1 día= 24 horas, el valor puede cambiar dependiendo de la hora en que se retire el contenedor.

Ejemplo 2

Teniendo en cuenta el segundo resultado de la pregunta número 9 de la encuesta realizada:

En promedio ¿Cuántos días le toma a su empresa el retiro de mercaderías del puerto?

Como resultado se observa:

De 4 a 6 días = 23 respuestas equivalente al 56.10% de la muestra.

También se observa que a partir del 5 día, el o los contenedores empiezan a pagar el costo por demoraje.

CUADRO No. 43

PROYECCION DE COSTOS PARA IMPORTACIONES

GASTOS DE ALMACENAJE	VALOR	DÍA 4	DÍA 5	DÍA 6
ALMACENAJE 1 A 10 DIAS	3.26	13.04	16.30	19.56
RECEPCIÓN	130.49	130.49	130.49	130.49
PORTEO	45.67	45.67	45.67	45.67
FUMIGACIÓN	6.36	6.36	6.36	6.36
SELLO DE SEGURIDAD	10.44	10.44	10.44	10.44
HANDLING DESPACHO	39.15	39.15	39.15	39.15
PESAJE DESPACHO	13.05	13.05	13.05	13.05
TOTAL ALMACENAJE		258.20	261.46	264.72
GASTOS DE CONEXIÓN	VALOR	DÍA 4/96 HORAS	DÍA 5/120 HORAS	DÍA 6/144 HORAS
CONEXIÓN ELÉCTRICA	19.57	19.57	19.57	19.57
ENERGÍA / HORA	3.91	375.36	469.20	563.04
MONITOREO DE TEMPERATURA	97.87	97.87	97.87	97.87
DESCONEXIÓN	19.57	19.57	19.57	19.57
TOTAL CONEXIÓN ELÉCTRICA		512.37	606.21	700.05
SUB TOTAL ALMACENAJE + CONEXIÓN ELÉCTRICA		770.57	867.67	964.77
IVA	14%	107.88	121.47	135.07
TOTAL		878.45	989.14	1099.84

Luego del cuarto día se empieza a generar el costo por demoraje,

CÁLCULO DE DÍAS DE DEMORAJE	DÍA 4	DÍA 5	DÍA 6
VALOR	0	150.00	300.00
MANEJO NAVIERA/ACTUALIZACIÓN	0	119.70	119.70
TOTAL DEMORAJE	* 0	269.70	419.70
TOTAL COSTOS DE ALMACENAJE, CONEXIÓN ELÉCTRICA Y DEMORAJE	878.45	1258.84	1519.54

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

* En el caso del 4to día no aplican valores de demoraje, debido se encuentra dentro del plazo exonerado de este costo.

Luego del cálculo se obtuvieron los siguientes valores:

- Durante el cuarto día deberá cancelar aproximadamente \$ 878.45.
- Durante el quinto día deberá cancelar aproximadamente \$ 989.14, más el valor correspondiente al demoraje \$ 269.70, que suma el total de \$ 1258.84.
- Durante el sexto día deberá cancelar aproximadamente \$ 1099.84 más el valor correspondiente al demoraje \$ 419.70, que suma el total de \$ 1519.54.

CUADRO No. 44

CALCULO DE COSTOS TOTALES PARA CARGAS QUE PERMANEZCAN DE 1 A 10 DÍAS EN PUERTO, INCLUYENDO ALMACENAJE, CONEXIÓN ELÉCTRICA Y EL CÁLCULO DE DEMORAJE DEL 5TO AL 10MO DÍA.

*DATOS POR CONTENEDOR

GASTOS DE ALMACENAJE	VALOR	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3	DÍA 4	DÍA 5	DÍA 6	DÍA 7	DÍA 8	DÍA 9	DIA 10
ALMACENAJE 1 A 10 DÍAS	3.26	3.26	6.52	9.78	13.04	16.30	19.56	22.82	26.08	29.34	32.60
RECEPCIÓN	130.49	130.49	130.49	130.49	130.49	130.49	130.49	130.49	130.49	130.49	130.49
PORTEO	45.67	45.67	45.67	45.67	45.67	45.67	45.67	45.67	45.67	45.67	45.67
FUMIGACIÓN	6.36	6.36	6.36	6.36	6.36	6.36	6.36	6.36	6.36	6.36	6.36
SELLO DE SEGURIDAD	10.44	10.44	10.44	10.44	10.44	10.44	10.44	10.44	10.44	10.44	10.44
HANDLING DESPACHO	39.15	39.15	39.15	39.15	39.15	39.15	39.15	39.15	39.15	39.15	39.15
PESAJE DESPACHO	13.05	13.05	13.05	13.05	13.05	13.05	13.05	13.05	13.05	13.05	13.05
TOTAL ALMACENAJE		248.42	251.68	254.94	258.20	261.46	264.72	267.98	271.24	274.5	277.76

CÁLCULO DE DÍAS		DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3	DÍA 4	DÍA 5	DÍA 6	DÍA 7	DÍA 8	DÍA 9	DIA 10
	VALOR	24 HORAS	48 HORAS	72 HORAS	96 HORAS	120 HORAS	144 HORAS	168 HORAS	192 HORAS	216 HORAS	240 HORAS
GASTOS DE CONEXIÓN											
CONEXIÓN ELÉCTRICA	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57
ENERGÍA / HORA	3.91	93.84	187.68	281.52	375.36	469.20	563.04	656.88	750.72	844.56	938.40
MONITOREO DE TEMPERATURA	97.87	97.87	97.87	97.87	97.87	97.87	97.87	97.87	97.87	97.87	97.87
DESCONEXIÓN	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57
TOTAL CONEXIÓN ELÉCTRICA		230.85	324.69	418.53	512.37	606.21	700.05	793.89	887.73	981.57	1075.41
SUB TOTAL		479.27	576.37	673.47	770.57	867.67	964.77	1061.87	1158.97	1256.07	1353.17
IVA	14%	67.10	80.69	94.29	107.88	121.47	135.07	148.66	162.26	175.85	189.44
TOTAL		546.37	657.06	767.76	878.45	989.14	1099.84	1210.53	1321.23	1431.92	1542.61

DEMORAJE	VALOR
5 - 10 DÍA	150

CÁLCULO DE DÍAS	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3	DÍA 4	DÍA 5	DÍA 6	DÍA 7	DÍA 8	DÍA 9	DIA 10
VALOR	LIBRE	LIBRE	LIBRE	LIBRE	150.00	300.00	450.00	600.00	750.00	900.00
MANEJO NAVIERA/ACTUALIZACIÓN					119.70	119.70	119.70	119.70	119.70	119.70
TOTAL DEMORAJE					269.70	419.70	569.70	719.70	869.70	1019.70
TOTAL COSTOS DE ALMACENAJE, CONEXIÓN ELÉCTRICA Y DEMORAJE	546.37	657.06	767.76	878.45	1258.84	1519.54	1780.23	2040.93	2301.62	2562.31

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

CUADRO No. 45

CALCULO DE COSTOS PARA CARGAS QUE PERMANEZCAN DE 11 A 20 DÍAS EN PUERTO, INCLUYENDO ALMACENAJE, CONEXIÓN ELÉCTRICA Y EL CÁLCULO DE DEMORAJE A PARTIR DEL ONCEAVO AL VIGÉSIMO DÍA.

*DATOS POR CONTENEDOR

GASTOS DE ALMACENAJE	VALOR	DÍA 11	DÍA 12	DÍA 13	DÍA 14	DÍA 15	DÍA 16	DÍA 17	DÍA 18	DÍA 19	DÍA 20
ALMACENAJE 1 A 10 DÍAS	32.60	32.60	32.60	32.60	32.60	32.60	32.60	32.60	32.60	32.60	32.60
ALMACENAJE 11 A 20 DÍAS	3.91	3.91	7.82	11.73	15.64	19.55	23.46	27.37	31.28	35.19	39.10
RECEPCIÓN	130.49	130.49	130.49	130.49	130.49	130.49	130.49	130.49	130.49	130.49	130.49
PORTEO	45.67	45.67	45.67	45.67	45.67	45.67	45.67	45.67	45.67	45.67	45.67
FUMIGACIÓN	6.36	6.36	6.36	6.36	6.36	6.36	6.36	6.36	6.36	6.36	6.36
SELLO DE SEGURIDAD	10.44	10.44	10.44	10.44	10.44	10.44	10.44	10.44	10.44	10.44	10.44
HANDLING DESPACHO	39.15	39.15	39.15	39.15	39.15	39.15	39.15	39.15	39.15	39.15	39.15
PESAJE DESPACHO	13.05	13.05	13.05	13.05	13.05	13.05	13.05	13.05	13.05	13.05	13.05
TOTAL ALMACENAJE		281.67	285.58	289.49	293.40	297.31	301.22	305.13	309.04	312.95	316.86

CÁLCULO DE DÍAS		DÍA 11	DÍA 12	DÍA 13	DÍA 14	DÍA 15	DÍA 16	DÍA 17	DÍA 18	DÍA 19	DÍA 20
		264	288	312	336	360	384	408	432	456	480
GASTOS DE CONEXIÓN	VALOR	HORAS									
CONEXIÓN ELÉCTRICA	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57
ENERGÍA / HORA	3.91	1032.24	1126.08	1219.92	1313.76	1407.6	1501.44	1595.28	1689.12	1782.96	1876.8
MONITOREO DE TEMPERATURA	97.87	97.87	97.87	97.87	97.87	97.87	97.87	97.87	97.87	97.87	97.87
DESCONEXIÓN	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57	19.57
TOTAL CONEXIÓN ELÉCTRICA		1169.25	1263.09	1356.93	1450.77	1544.61	1638.45	1732.29	1826.13	1919.97	2013.81
SUB TOTAL		1450.92	1548.67	1646.42	1744.17	1841.92	1939.67	2037.42	2135.17	2232.92	2330.67
IVA	14%	203.13	216.81	230.50	244.18	257.87	271.55	285.24	298.92	312.61	326.29
TOTAL		1654.05	1765.48	1876.92	1988.35	2099.79	2211.22	2322.66	2434.09	2545.53	2656.96

DEMORAJE	VALOR
11 EN ADELANTE	225

CALCULO DE DÍAS	DÍA 11	DÍA 12	DÍA 13	DÍA 14	DÍA 15	DÍA 16	DÍA 17	DÍA 18	DÍA 19	DÍA 20
DEMORAJE 5 A 10	900	900	900	900	900	900	900	900	900	900
DEMORAJE 11 EN ADELANTE	225	450	675	900	1125	1350	1575	1800	2025	2250
MANEJO NAVIERA/ACTUALIZACIÓN	119.70	119.70	119.70	119.70	119.70	119.70	119.70	119.70	119.70	119.70
TOTAL DEMORAJE	1244.7	1469.70	1694.70	1919.70	2144.70	2369.70	2594.70	2819.70	3044.70	3269.70
TOTAL COSTOS DE ALMACENAJE, CONEXIÓN ELÉCTRICA Y DEMORAJE	2898.75	3235.18	3571.62	3908.05	4244.49	4580.92	4917.36	5253.79	5590.23	5926.66

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

A continuación se detallan los costos que se deberían cancelar si se aplica la propuesta.

Se espera que con la implementación de esta propuesta los contenedores puedan salir en el primer día, después del arribo, conforme a la tabla 1 un importador solo deberá cancelar un valor estimado de \$ 657.06 correspondiente al cálculo de almacenaje y conexión por máximo 2 días respectivamente, cabe indicar que el cálculo se refiere a 1 solo contenedor, y en caso de tratarse de más el valor aumenta considerablemente.

En los siguientes ejercicios se establecerá el costo y el ahorro en caso de tratarse de 2, 3 y 4 contenedores que pasen más días en puerto.

Ejercicio 3

Costo aproximado para importaciones compuestas por 2 contenedores en un mismo trámite.

Al tratarse de un cálculo con 2 contenedores el costo individual \$ 657.06, se ha multiplicado 3

dando como resultado \$ 1314.12.

CUADRO No. 46

CÁLCULO DE COSTOS QUE SE CANCELAN EN LA ACTUALIDAD Y VALOR QUE SE PODRÍA AHORRAR SI SE APLICA LA PROPUESTA#1

Día	Costo diario	Número de contenedores	Costo multiplicado por días	Costo que se estima cancelar con la aplicación de la propuesta	Ahorro estimado
3	767.76	2	1535.52	1314.12	221.40
4	878.45	2	1756.90	1314.12	442.78
5	1258.84	2	2517.68	1314.12	1203.56
6	1519.54	2	3039.08	1314.12	1724.96
7	1780.23	2	3560.46	1314.12	2246.34
8	2040.93	2	4081.86	1314.12	2767.74
9	2301.62	2	4603.24	1314.12	3289.12
10	2562.31	2	5124.62	1314.12	3810.50

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Conforme a los valores obtenidos en el cálculo, se observa en la columna número seis la cifra que los importadores de productos farmacéuticos, deberán dejar de cancelar por el retiro de los contenedores conforme a lo sugerido en nuestra propuesta.

Ejercicio 4

Costo aproximado para importaciones compuestas por 3 contenedores en un mismo trámite.

Al tratarse de un cálculo con 3 contenedores el valor individual \$ 657.06, se ha multiplicado 3 dando como resultado \$ 1971.18

CUADRO No. 47

CÁLCULO DE COSTOS QUE SE CANCELAN EN LA ACTUALIDAD Y VALOR QUE SE PODRÍA AHORRAR SI SE APLICA LA PROPUESTA#2

Día	Costo diario	Número de contenedores	Costo multiplicado por días	Costo que se estima cancelar con la aplicación de la propuesta	Ahorro estimado
3	767.76	3	2303.28	1971.18	332.10
4	878.45	3	2635.35	1971.18	664.17
5	1258.84	3	3776.52	1971.18	1805.34
6	1519.54	3	4558.62	1971.18	2587.44
7	1780.23	3	5340.69	1971.18	3369.51
8	2040.93	3	6122.79	1971.18	4151.61
9	2301.62	3	6904.86	1971.18	4933.68
10	2562.31	3	7686.93	1971.18	5715.75

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Conforme a los valores obtenidos en el cálculo, se observa en la columna número seis la cifra que los importadores de productos farmacéuticos, deberán dejar de cancelar por el retiro de los contenedores conforme a lo sugerido en nuestra propuesta.

Ejercicio 5

Costo aproximado para importaciones compuestas por 4 contenedores en un mismo trámite.

Al tratarse de un cálculo con 4 contenedores el valor individual \$ 657.06, se ha multiplicado 3 dando como resultado \$ 2628.24.

CUADRO No. 48

CÁLCULO DE COSTOS QUE SE CANCELAN EN LA ACTUALIDAD Y VALOR QUE SE PODRÍA AHORRAR SI SE APLICA LA PROPUESTA#3

Día	Costo diario	Número de contenedores	Costo multiplicado por días	Costo que se estima cancelar con la aplicación de la propuesta	Ahorro estimado
3	767.76	4	3071.04	2628.24	442.80
4	878.45	4	3513.80	2628.24	885.56
5	1258.84	4	5035.36	2628.24	2407.12
6	1519.54	4	6078.16	2628.24	3449.92
7	1780.23	4	7120.92	2628.24	4492.68
8	2040.93	4	8163.72	2628.24	5535.48
9	2301.62	4	9206.48	2628.24	6578.24
10	2562.31	4	10249.24	2628.24	7621.00

Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

Conforme a los valores obtenidos en el cálculo, se observa en la columna número seis la cifra que los importadores de productos farmacéuticos, deberán dejar de cancelar por el retiro de los contenedores conforme a lo sugerido en nuestra propuesta.

4.6.2. Desarrollo del segundo objetivo específico.

“Promover la publicación de una guía que modifique el proceso actual para tramitar una DAI”

En la presente investigación se plantea un formato que permitirá conocer paso a paso el proceso de un despacho anticipado.

Para que el director general del SENA E promueva la publicación de esta guía, es necesario emita una resolución, conforme a lo estipulado en el artículo 216 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, en su literal i, motivo por el cual se ha elaborado un borrador de la resolución, que una vez firmada autorizará, que se ponga en práctica los procesos indicados en esta guía. (ANEXO 8).

“GUÍA PARA OPERADORES DE COMERCIO EXTERIOR SOBRE LA GESTIÓN DE DECLARACIONES ADUANERAS DE IMPORTACIÓN (DESPACHO ANTICIPADO), .NORMAS Y PROCESOS PARA EL RETIRO DE MERCANCÍAS DEL ALMACÉN TEMPORAL.”

1. OBJETIVO

Definir los pasos a seguir por el agente de aduanas, línea naviera, consolidadora de carga y almacén temporal para el despacho, anticipado de mercaderías mediante la herramienta informática Ecuapass.

2. ALCANCE

Esta guía está dirigida a agente de aduanas, línea naviera, consolidadora de carga y almacén temporal. El proceso comprende actividades de envío, recepción y validación de DAI, transmisión del manifiesto de importación marítimo MIM, control aduanero mediante canales de aforo y despacho del almacén temporal.

3. RESPONSABILIDAD

La aplicación y cumplimiento de lo establecido en el presente documento es responsabilidad de agente de aduana, líneas navieras, consolidadores de carga y almacenes temporales, quienes

deben realizar la transmisión de DAI, transmisión de manifiesto de importación marítimo de conocimientos de embarque máster e hijos y despacho de almacén temporal.

4. NORMATIVA VIGENTE

- Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones Copci, Registro Oficial Suplemento 351, 29/diciembre/2010.
- Art. 205
- Art. 206
- Art. 207
- Art. 211 Lit. i
- Art 215 Lit. l
- Reglamento al Título de Facilitación Aduanera del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, Registro Oficial Suplemento 452, 19/mayo/2011.
- Art 29
- Art 31
- Art 33
- Art 38
- Art 66
- Art 120
- Resolución SENAE-DGN-2012-0356-RE, 22/octubre/2012
- Guía de operadores de comercio exterior SENAE-GOE-2-3-004-V1 junio/2013

5. CONSIDERACIONES GENERALES

Con el objetivo que se apliquen los términos de forma correcta, a continuación se detallan algunas definiciones referentes al proceso.

- 5.1.1 Documento de transporte: Documento que soporta el embarque de mercaderías, desde un punto de origen, hasta un destino final, mediante un contrato de transporte entre el operador del medio de transporte y el consignatario, contiene información de la mercadería en custodia, descripción, peso, bultos datos del embarcador, consignatario, notificador, fecha de embarque y nombre del medio de transporte, a su vez representa un título de propiedad.
- 5.1.2 Transmisión de DAI: Documento aduanero en el que se detallan todos los datos de la importación, la transmisión y aprobación de la misma, autoriza la salida de las mercaderías en custodia, desde el recinto portuario.
- 5.1.3 Manifiesto de carga: Es un documento físico o electrónico que contiene la información del medio de transporte, datos de la carga, pesos, bultos, descripción del contenido, información que debe ser presentada por el transportista a la aduana al ingreso o salida del país.
- 5.1.4 Operaciones portuarias: Corresponde a las operaciones propias del almacenamiento temporal, comprende la recepción del medio de transporte, carga, descarga, manipuleo de contenedores, consolidación, desconsolidacion y demás operaciones de determinación tributaria ejecutadas por la administración aduanera
- 5.1.5 Peso verificado VGM: Es el peso de la mercancía más el peso de la unidad de carga, el mismo que es transmitido por la línea naviera, para el embarque de las mercancías en el puerto de origen.

5.1.6 Despacho aduanero: El despacho aduanero comprende el proceso de nacionalización de las mercaderías, presentación de DAI, pago de tributos, aforo, cierre de aforo y salida de mercaderías del almacén temporal que custodia las mercaderías.

DETALLES DEL PROCESO

Se detalla los pasos a seguir en caso de tratarse de una DAI anticipada

1. Ajustes del sistema.- El SENA E realizara los respectivos ajustes en el sistema Ecuapass, para que este acepte la transmisión de la declaración aduanera de importación DAI, sin que se haya transmitido el MRN y sus respectivos MSN y HSN en caso de requerirlo.
2. Transmisión de DAI.- El agente de aduanas encargado de realizar el llenado y envío de la DAI, deberá seleccionar el campo tipo de despacho (“A” Declaración Aduanera de Importación Anticipada) correspondiente al despacho anticipado habilitando 4 campos adicionales, en los que deberá seleccionar, en caso de tratarse de un documento de transporte máster deberán seleccionar el nombre de la línea naviera y su respectivo código de OCE, o en caso de documento de transporte hijo deberán seleccionar el nombre y código del OCE.

Ejemplo:

En caso de B/L Master

<input checked="" type="checkbox"/> Tipo de Documento de Transporte	BILL OF LADING (MASTER)	* Agente Operador de la Carga	[02909074]
---	-------------------------	-------------------------------	------------

En caso de BL Hijo

<input checked="" type="checkbox"/> Tipo de Documento de Transporte	HOUSE BILL OF LADING	* Consolidador de Carga	[09902045]
---	----------------------	-------------------------	------------

De esta manera el sistema pueda asociar la DAI, al momento de recibir la transmisión del documento de transporte B/L, para la transmisión de dicha información, previamente el importador deberá haber revisado con la empresa transportista, línea naviera y/o

consolidadora de carga, la fecha de arribo del medio de transporte, y deberá cumplir con lo estipulado en el art. 66 del Copci referente a los plazo de transmisión de DAI.

3. Establecimiento del documento de transporte único.- Es obligación de todas las empresas transportistas internacionales, registrar una secuencia en la numeración de los documentos de transporte que emiten, ya sean estos, máster o hijos, esta numeración debe ser única e irrepetible, con el objetivo de evitar errores al momento que Ecuapass asocie la información de DAI y documento de transporte.
4. Creación del MRN.- El proceso de creación del MRN se mantiene conforme a lo estipulado en el manual específico SENAE-GOE-2-3-004-V1.
5. Transmisión del documento de transporte.- En caso de documento de transporte máster, la línea naviera realizara la transmisión de MSN asociado al MRN creado por el operador de la nave, y en caso de ser un documento de transporte hijo, el consolidador de carga realizara la transmisión de HSN asociado al MRN y al número de B/L máster, para que sea validada por Ecuapass, en ambos envíos no deben contener errores, en caso que hubiere deberán ser informados al SENAE mediante el buzón de mesa de servicios, para que puedan ser corregidos, sin perjuicio de la aplicación de la sanciones correspondientes estipuladas en el art. 31 del reglamento al COPCI.
6. Obligatoriedad de detallar la tara del contenedor.- la línea naviera propietaria de los contenedores, deberá registrar la tara al momento de la transmisión del MIM.
7. Asociación de DAI y documento de transporte.- Este proceso estará a cargo del sistema Ecuapass, mediante un proceso de detección de la información registrada por el Agente de aduanas, determinara coincidencias respecto al tipo de documento de transporte,

código de OCE y número B/L registrados en el envío de DAI, y la información ingresada por la línea naviera, en caso B/L máster y la consolidadora de carga, en caso de B/L hijo.

Esta información será relacionada entre sí y tendrá como resultado la aceptación definitiva de la DAI.

8. Notificación al almacén temporal.- Una vez aceptada la DAI definitiva, el sistema Ecuapass procederá con el envío de una notificación electrónica al almacén temporal responsable de la recepción del medio de transporte, poniendo en aviso de las DAI y las unidades que han sido tramitados como despacho anticipado y que tiene todas sus formalidades aduaneras concluidas.
9. Arribo del medio de transporte.- Al momento del arribo del medio de transporte el almacén temporal se encargará de la separación de los contenedores informados previamente por SENA, los mismos que serán trasladados a una zona delimitada por el almacén para el inmediato despacho.
10. Implementación de la reglamentación SOLAS VGM en importaciones.- la reglamentación SOLAS VGM vigente desde el 1 de julio del 2016, es una normativa internacional ratificada por Ecuador, y consiste en la certificación de pesos por parte del embarcador en el puerto de origen.

El peso VGM está compuesto del peso de la mercadería + el peso del embalaje + la tara del contenedor, lo que garantiza que el peso de los contenedores arribados, es el mismo que indica el manifiesto de carga, y no requirieran de un pesaje adicional al momento de su recepción en el puerto. Ecuapass posee en su módulo de carga la opción de detallar la tara del contenedor al momento del envío del MIM, una vez transmitido el sistema validará dicha información.

11. Despacho de contenedores del almacén temporal.- el despacho de los contenedores está a cargo del almacén temporal bajo supervisión del SENA y estos se encargarán de la liberación de mercaderías, una vez se haya cumplido con todas las formalidades aduaneras, pago de los servicios portuarios y demás gastos relacionados con el almacenamiento de las mercaderías en custodia.

6. PROCEDIMIENTO

CUADRO N. 49

NUEVO PROCEDIMIENTO PARA EL DESPACHO ANTICIPADO

N°	ACTIVIDAD	PRODUCTO DE ENTRADA	DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD	RESPONSABLE	PRODUCTO DE SALIDA
1	Envío de DAI	DAI	El agente de aduanas realiza el llenado y envío de DAI al sistema Ecuapass	<ul style="list-style-type: none"> • Importador • Agente Aduanas 	Registro de DAI anticipada
2	Recepción DAI anticipada	Ecuapass receta DAI enviada por el agente de aduanas.	Ecuapass procede a validar la información, y en caso de no existir errores, se otorgará el número de	Ecuapass	<ul style="list-style-type: none"> • Asignación del canal de aforo • Autorización del pago de

				referendo correspondiente.		tributos,
				Conforme al perfilador de riesgos el sistema asignará el canal de aforo, y autorizara el pago de la liquidación de tributos.		
3	Ingreso de transporte Máster MSN o Hijo HSN.	Envío de MIM Ecuapass con la respectiva firma electrónica	de a cargo, procederán con el ingreso del documento de transporte Máster MSN e Hijo HSN respectivamente, para dar inicio al trámite.	La línea naviera y el consolidador de carga, procederán con el ingreso del documento de transporte Máster MSN e Hijo HSN respectivamente, para dar inicio al trámite.	•Lina naviera •Consolidadora de carga	MIM receptado y validado por Ecuapass, sin perjuicio de lo estipulado en el Art. 31 del reglamento al COPCI.
4	Ajuste de datos	de Asociación de DAI y MRN	Ecuapass, al Ecuapass	detectar la información del		Aceptación definitiva de la DAI

documento de anticipada

transporte registrado
en MRN, vinculado
a la DAI anticipada,
realizara un cuadro
de información DAI
versus MRN en los
siguientes campos:

Número de
documento de
transporte.

RUC.

Fecha de embarque.

Número(s) de
contenedor(es).

5	Aviso de Notificación despacho al Almacén temporal	Ecuapass enviará una alerta al almacén temporal, responsable de la recepción del medio de transporte, de	• Ecuapass • Almacén temporal	Recepción de la notificación
---	--	--	----------------------------------	---------------------------------

aquellas DAI
registradas como
despacho
anticipado, bajo
canal de aforo
automático

6 Arribo del Descarga de El almacén Almacén temporal Ingreso de
medio de contenedores temporal se almacén
transporte encargara de la
descarga y
separación
inmediata de los
contenedores
notificados por
SENAE como
despacho
anticipado, para un
despacho inmediato,
se deberá delimitar
una zona especial
dentro de la
instalación

portuaria.

7	Cierre aforo	de control	Proceso	de	El	SENAE	• SENAE	Salida autorizada
						procederá con el cierre del trámite, en casos de aforo automático, el sistema otorgara automáticamente la salida autorizada, mientras tanto que en los casos de aforo documental, físico verificación por Rayos X, el funcionario aduanero a cargo del trámite deberá registrar la salida autorizada, después de haber emitido el respectivo informe de novedades.		

8	Proceso de salida	Pago de almacenaje y registro de salida del almacén temporal	de Una vez el importador haya cancelado los valores correspondientes a los servicios prestados por el almacén temporal, este procederá a liberar el (los) contenedor(es), para el despacho, debiendo registrar en el sistema Ecuapass en respectivo informe.	<ul style="list-style-type: none"> • Almacén temporal • Importador • Ecuapass 	Autorización para despacho
9	Control final	Salida del almacén	El delegado de la Dirección de Control de Zona Primaria, encargado del control de salida realizará el respectivo filtro de	<ul style="list-style-type: none"> • SENAE 	Retiro de mercadería.

control, al momento que el contenedor se encuentra en la báscula, y verificara los datos, con los ingresados en el sistema ECUAPASS, y en caso de no existir novedades se autorizara la salida.

Fuente: Datos de la Investigación
Elaborado por: Cristhian Cajape Tubay

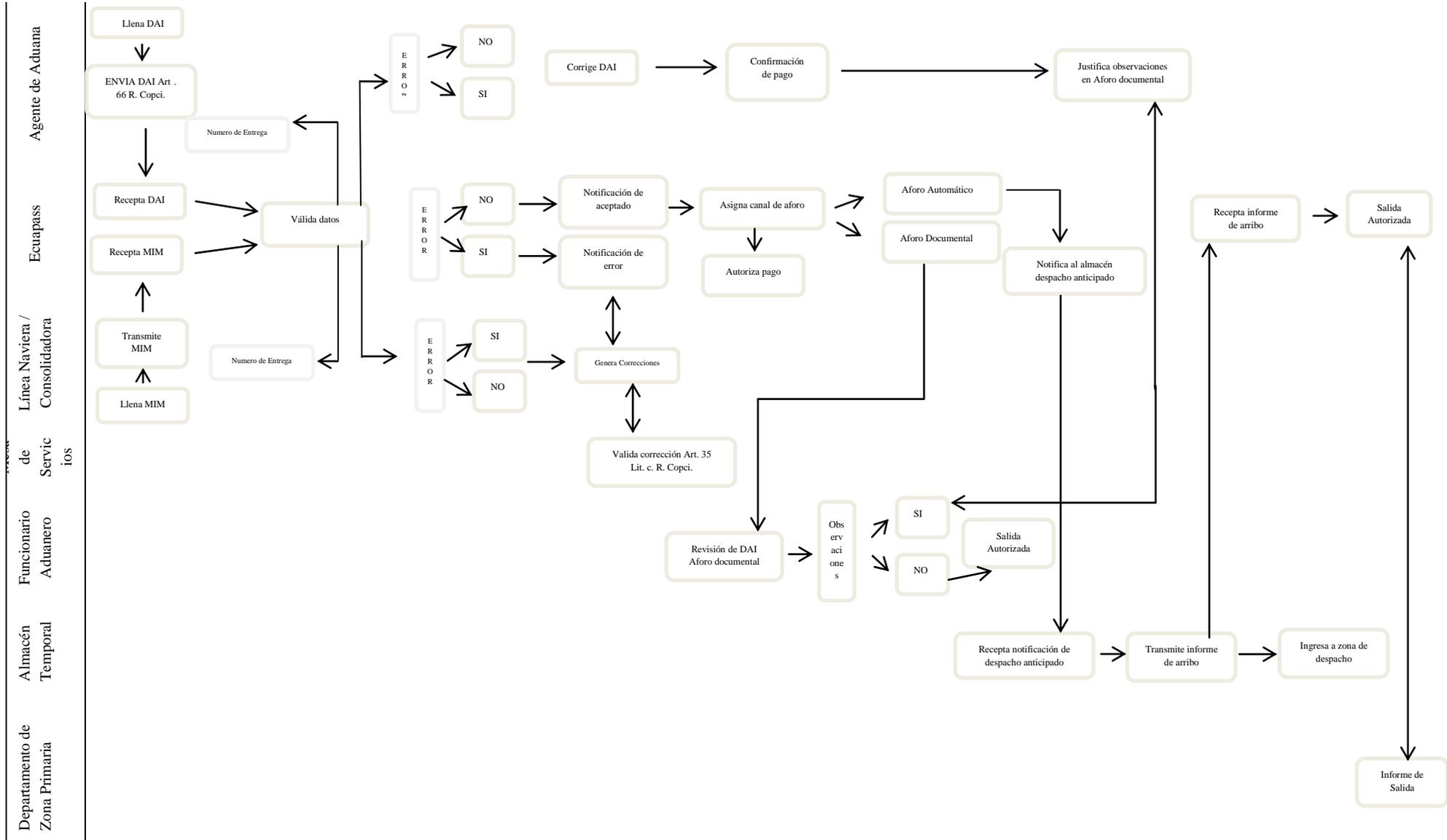
Cuadro del proceso:

En este cuadro se resumen todos los procesos que realizarán el agente de aduana, el consignatario, línea, naviera, consolidador de carga, almacén temporal y la Dirección de Control de Zona Primaria.

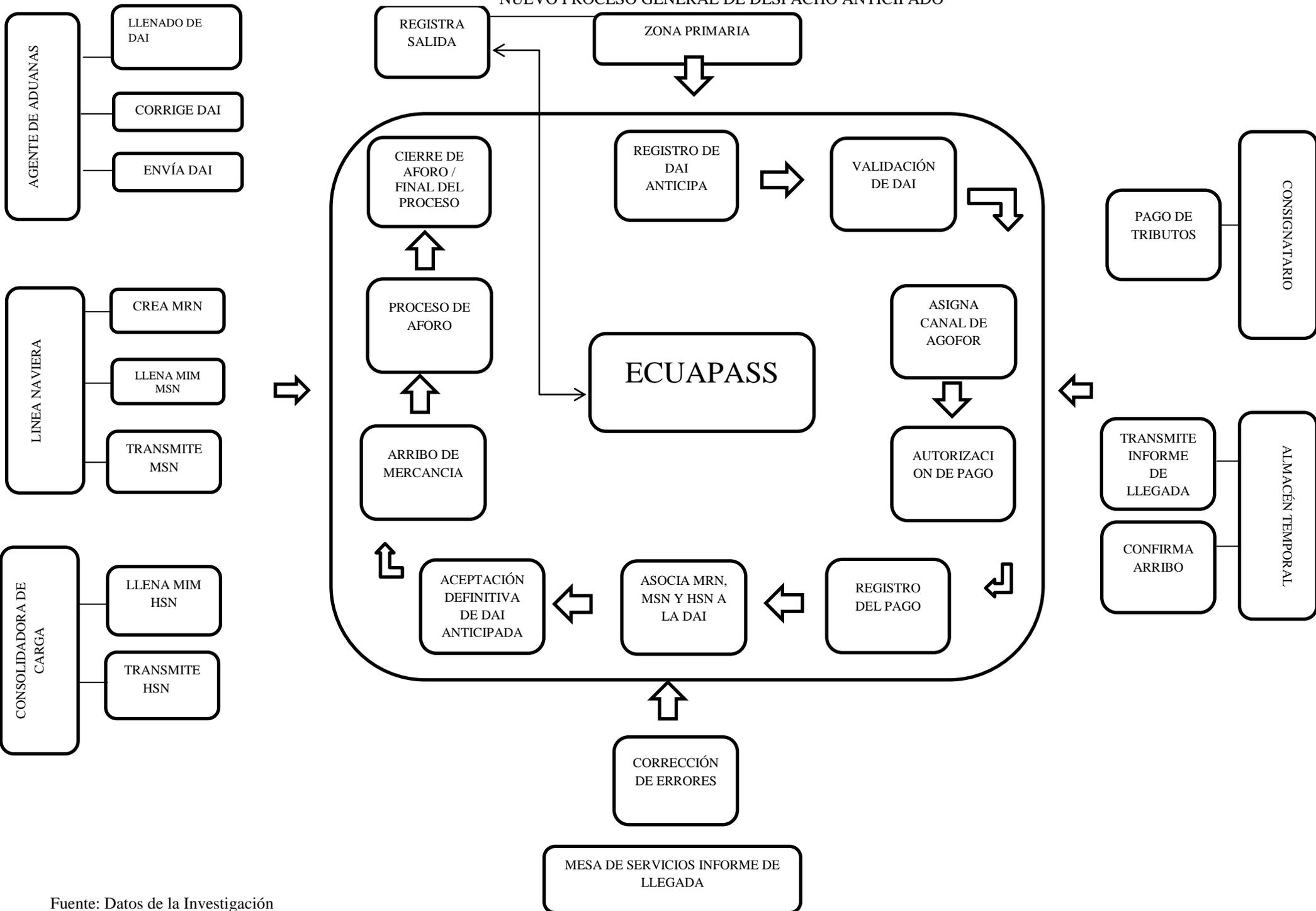
En la gráfica se puede apreciar el detalle de cada una de las actividades derivadas de los sujetos, que intervienen en el proceso de despacho, importador, agente de aduana, línea naviera, consolidador de carga, almacén temporal y funcionarios aduaneros. Toda la información es manejada dentro del sistema Ecuapass que está encargado de procesarla y realizar las respectivas validaciones y autorizaciones, ya sean estas automáticas o por medio de un administrador (funcionario aduanero), para que el trámite continúe.

CUADRO N. 50

NUEVO PROCESO DE DESPACHO ANTICIPADO EN EL SISTEMA ECUAPASS



NUEVO PROCESO GENERAL DE DESPACHO ANTICIPADO



4.7. Beneficio obtenido con la propuesta.

Con la implementación del proceso detallado en la “GUÍA PARA OPERADORES DE COMERCIO EXTERIOR SOBRE LA GESTIÓN DE DECLARACIONES ADUANERAS DE IMPORTACIÓN (DESPACHO ANTICIPADO), .NORMAS Y PROCESOS PARA EL RETIRO DE MERCANCÍAS DEL ALMACÉN TEMPORAL.”

Se obtendrían los siguientes beneficios para el importador.

- 1) El sistema ecuapass quedará armonizado acorde a lo estipulado en el Art. 66 del Reglamento al COPCI, sobre los plazos para la presentación de la declaración aduanera de importación.
- 2) El importador y su agente de aduanas podrán iniciar el trámite con mayor anticipación
- 3) Aumentará el flujo en el trámite, debido a que el almacén temporal no tendrá la necesidad de pesar las unidades al momento de la descarga.
- 4) La mercancías tramitadas bajo la modalidad despacho anticipado tendrían un tratamiento diferenciado dentro del almacén temporal, es decir tendrían prioridad para su despacho.
- 5) El importador podrá disponer de sus mercaderías una vez descargado el contenedor.
- 6) Se reduciría el tiempo de permanencia de las mercancías dentro del almacén temporal de 5,28 días en la actualidad a un máximo de 2 días, a su vez el costo de almacenaje y conexión eléctrica disminuirá.
- 7) Contribuiría con la descongestión al momento del despacho de contenedores en la terminal portuaria.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

En la presente investigación, se ha podido identificar los siguientes aspectos relacionados con el despacho anticipado de contenedores refrigerados del distrito SENAE Guayaquil marítimo, que se detallan a continuación:

1. Analizada la legislación vigente, Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones COPCI y su reglamento se concluye que, no se encuentran armonizados en su totalidad con el sistema Ecuapass
2. En el caso de los plazos para la transmisión del manifiesto de carga MRN, estos no están alineados correctamente con el plazo de la presentación de la DAI, de igual manera el sistema Ecuapass no permite el registro de DAI, sin que antes se haya publicado el manifiesto de carga MRN
3. Que conforme a lo estipulado en el art. 66 R. Copci. La DAI puede ser de ser presentada quince días, previo a la llegada del medio de transporte, sin embargo el sistema Ecuapass permite el registro una vez se haya transmitido el manifiesto de carga MRN.
4. Que conforme al art. 31 literales a y d. respectivamente, el plazo de transmisiones para la línea naviera es de 48 horas, previo al arribo del medio de transporte, pero en el caso de consolidación de carga, la consolidadora posee un plazo límite hasta el momento de llegada del medio de transporte.

5. Se han otorgado responsabilidades a que no están contempladas en la normativa vigente, como lo es la recepciones de medios de transporte, debido a que en el COPCI según artículos 129 y 130 , se delega estas operaciones a la Dirección de Zona primaria del distrito.

6. Dada la importancia del proceso de despacho se concluye que debe ser mejorado, debido a las siguientes causas.
 - Conforme a los datos obtenidos en la encuesta realizada en esta investigación, se considera que los importadores no están conformes con la modalidad actual de despacho de DAI (s) anticipadas.

 - Conforme a los datos obtenidos en la encuesta realizada en esta investigación, se considera que los importadores están cancelando costos adicionales por concepto de demoraje, debido a que el proceso tiene muchos pasos a seguir.

 - Conforme a los datos obtenidos en la encuesta realizada en esta investigación, se considera que los costos portuarios son muy altos.

 - Conforme a los datos obtenidos en la encuesta realizada en esta investigación, se considera que los importadores no están enterados al 100% de los procesos y regulaciones existentes.

- Conforme a los datos obtenidos durante el desarrollo de esta investigación, se considera que debido a la cantidad de importaciones que representa el sector farmacéutico ecuatoriano el proceso debe ser mejorado.

Recomendaciones.

1. Promover la publicación de la resolución planteada en la puesta.
2. Que se realice el respectivo ajuste en el sistema Ecuapass y de esta manera permita:
 - El ingreso de DAI sin presentación previa de MRN.
 - Que una vez ingresado el MRN el sistema Ecuapass valide y asocie los datos a la declaración, dando como resultado la aceptación definitiva.
 - Que el sistema Ecuapass emita alertas de DAI anticipadas a los almacenes temporales, para que estos proporcionen un tratamiento más ágil a los contenedores al momento de su arribo.
3. Se sugiere, que el SENAE solicite a los almacenes temporales la delimitación de una zona específica dentro de sus instalaciones, para ubicación las mercaderías que se hayan tramitado como despacho anticipado, y esta manera optimizar recursos operativos.
4. Que para el manejo de importaciones se implemente la regulación internacional SOLAS VGM, (Peso Bruto Verificado) como medida de control, para la descarga de contenedores y suprimir el proceso de pesaje en los almacenes temporales, al momento de la descarga del medio de transporte, de esta manera se optimiza el recurso tiempo.

BIBLIOGRAFÍA

- Asamblea. (2010). *CODIGO ORGANICO DE LA PRODUCCION, COMERCIO E INVERSIONES*. Quito: Registro Oficial.
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación. Tercera edición*. Bogota: Pearson Educación de Colombia Ltda.
- CAE, 2. (26 de 05 de 2008). *aduana.gob.ec*. Obtenido de http://www.aduana.gob.ec/contents/nov/news_letters_view.jsp?pg=198&anio=2008&codigo=106&proceso=&estado=&boletinNum=&ano=&desc=&fromFecha=&toFecha=
- CAE, G. G. (01 de DICIEMBRE de 2006). http://www.aduana.gob.ec/contents/nov/news_letters_view.jsp?pg=4&anio=2006&codigo=92&proceso=&estado=&boletinNum=&ano=&desc=despacho%20anticipado&fromFecha=&toFecha=. Obtenido de <http://www.aduana.gob.ec/>
- Comex. (2012). *COMERCIO EXTERIOR EN EL ECUADOR*. Obtenido de COMERCIO EXTERIOR EN EL ECUADOR: www.comercioexterior.gob.ec/comex
- Correa, R. (2012). REGLAMENTO AL TÍTULO DE LA FACILITACIÓN ADUANERA PARA EL. En E. y. Ministerio Coordinador de la Producción, *REGLAMENTO AL TÍTULO DE LA FACILITACIÓN ADUANERA PARA EL* (pág. 36). QUITO: Registro Oficial.
- Correa, R. (2015). *REGLAMENTO AL TITULO FACILITACION ADUANERA DEL CODIGO DE PRODUCCION*. Quito: Registro Oficial.
- FEDEXPORT, F. E. (2013). *Aiertos y Desafíos del COMERCIO EXTERIOR del Ecuador*. Quito: Ediecuatorial.
- HINKELMAN, E. G. (2003). *DICCIONARIO DE COMERCIO INTERNACIONAL*. Mexico: Editorial CECSA.
- Larrea, F. (2013). ELEMENTOS DEL COMERCIO INTERNACIONAL. En F. Larrea, *ELEMENTOS DEL COMERCIO INTERNACIONAL* (págs. 66-66). QUITO: Pacheco diseño e imprenta.
- NACIONAL, A. (2010). *Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones*. QUITO: REGISTRO OFICIAL.

SENAE. (15 de 08 de 2014). MANUAL ESPECIFICO PARA EL DESPACHO ANTICIPADO SENAE-MEE-2-2.025V1. *MANUAL ESPECIFICO PARA EL DESPACHO ANTICIPADO SENAE-MEE-2-2.025V1*, págs. 3-3.

SENAE. (2015). *INFORME DE GESTION 2015 PRIMER SEMESTRE*. Obtenido de ADUANA.GOB.EC:
www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/tra/2015/dic/m_InformeGestion.pdf

ANEXOS

Anexo No. 1 Manual específico SENAE-MEE-2-2.025V1

	MANUAL ESPECÍFICO PARA EL DESPACHO ANTICIPADO	Código: SENAE-MEE-2-2-025 Versión: 1 Fecha: Ago/2014 Página 1 de 10
---	--	--



SENAE-MEE-2-2-025-V1

MANUAL ESPECÍFICO PARA EL DESPACHO ANTICIPADO

AGOSTO 2014

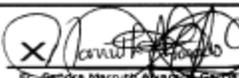
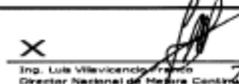
 Elaborado Analista de Mejora Continua y Normativa	 Revisado Jefe de Calidad y Mejora Continua Director de Mejora Continua y Normativa	 Aprobado Director Nacional de Mejora Continua y Tecnología de la Información
---	---	--

EL SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR SE RESERVA EL DERECHO DE ESTE DOCUMENTO, EL CUAL NO DEBE SER USADO PARA OTRO PROPÓSITO DISTINTO AL PREVISTO. DOCUMENTOS IMPRESOS O FOTOCOPIADOS SON COPIAS NO CONTROLADAS. VERIFICAR SU VIGENCIA COMPARANDO CON EL DOCUMENTO PUBLICADO EN LA WEB



	MANUAL ESPECÍFICO PARA EL DESPACHO ANTICIPADO	Código: SENAE-MEE-2-2-025 Versión: 1 Fecha: Ago/2014 Página 2 de 10
---	--	--

HOJA DE RESUMEN

Descripción del documento:			
Este documento detalla el procedimiento para el despacho anticipado.			
Objetivo:			
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).			
Elaboración / Revisión / Aprobación:			
Nombre / Cargo / Firma / Fecha	Área	Acción	
 X <u>Sandra Alvarado García</u> 19/08/14 <small>Es. Sandra Alvarado García Analista de Mejora Continua y Normativa</small>	Dirección Nacional de Mejora Continua y Tecnologías de la Información	Elaboración	
 X <u>Rubén Alvarado</u> 19/08/14 <small>Es. Rubén Alvarado Jefe de Calidad y Mejora Continua (e)</small>	Dirección Nacional de Mejora Continua y Tecnologías de la Información	Revisión	
 X <u>Javier Morales Vélez</u> 29-08-2014 <small>Ing. Javier Morales Vélez Director de Mejora Continua y Normativa</small>	Dirección Nacional de Mejora Continua y Tecnologías de la Información	Revisión	
 X <u>Luis Villavicencio</u> 29-08-2014 <small>Ing. Luis Villavicencio Director Nacional de Mejora Continua</small>	Dirección Nacional de Mejora Continua y Tecnologías de la Información	Aprobación	
Actualizaciones / Revisiones / Modificaciones:			
Versión	Fecha	Razón	Responsable
1	Agosto 2014	Versión Inicial	Sandra Alvarado García

Elaborado  Analista de Mejora Continua y Normativa	Revisado  Jefe de Calidad y Mejora Continua Director de Mejora Continua y Normativa	Aprobado  Director Nacional de Mejora Continua y Tecnología de la Información
---	---	--

EL SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR SE RESERVA EL DERECHO DE ESTE DOCUMENTO, EL CUAL NO DEBE SER USADO PARA OTRO PROPOSITO DISTINTO AL PREVISTO. DOCUMENTOS IMPRESOS O FOTOCOPIADOS SON COPIAS NO CONTROLADAS. VERIFICAR SU VIGENCIA COMPARANDO CON EL DOCUMENTO PUBLICADO EN LA WEB



ÍNDICE

1. OBJETIVO	4
2. ALCANCE	4
3. RESPONSABILIDAD.....	4
4. NORMATIVA VIGENTE	4
5. CONSIDERACIONES GENERALES	5
6. PROCEDIMIENTOS	7
7. FLUJOGRAMAS	8
8. INDICADORES.....	10
9. ANEXOS.....	10

Elaborado  Analista de Mejora Continua y Normativa	Revisado  Jefe de Calidad y Mejora Continua Director de Mejora Continua y Normativa	Aprobado  Director Nacional de Mejora Continua y Tecnología de la información
---	---	--

EL SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR SE RESERVA EL DERECHO DE ESTE DOCUMENTO, EL CUAL NO DEBE SER USADO PARA OTRO PROPOSITO DISTINTO AL PREVISTO. DOCUMENTOS IMPRESOS O FOTOCOPIADOS SON COPIAS NO CONTROLADAS. VERIFICAR SU VIGENCIA COMPARANDO CON EL DOCUMENTO PUBLICADO EN LA WEB



	MANUAL ESPECÍFICO PARA EL DESPACHO ANTICIPADO	Código: SENAE-MEE-2-2-025 Versión: 1 Fecha: Ago/2014 Página 4 de 10
---	--	--

1. OBJETIVO

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), haciendo uso del sistema informático del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, denominado "Ecuapass".

2. ALCANCE

Está dirigido a los importadores, agentes de aduana, depósitos temporales, transportistas (marítimos, aéreos y terrestres), Direcciones de Despacho, Direcciones de Despacho y Control de Zona Primaria, Jefaturas de Procesos Aduaneros y técnicos operadores. El proceso inicia con el pago de la liquidación inicial de la DAI, continúa con el proceso de aforo y finaliza con la salida autorizada de las mercancías a importar.

No comprende el detalle de los siguientes procesos:

- Transmisión del Manifiesto de Carga.
- Llegada del medio de transporte.
- Ingreso y salida de las mercancías del depósito temporal.

3. RESPONSABILIDAD

3.1. Es responsabilidad de los importadores, agentes de aduana, depósitos temporales, transportistas y técnicos operadores delegados para efectuar el aforo y control de las mercancías. El cumplimiento del procedimiento debe ser supervisado por los jefes de Procesos Aduaneros, directores de Despacho, directores de Despacho y Control de Zona Primaria, según corresponda.

3.2. La realización de mejoramiento, cambios solicitados y gestionados por los distritos, le corresponde a la Dirección Nacional de Mejora Continua y Tecnología de la Información para su aprobación y difusión.

4. NORMATIVA VIGENTE

- Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones Copci, Registro Oficial Suplemento 351, 29/diciembre/2010.
- Reglamento al Título de Facilitación Aduanera del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, Registro Oficial Suplemento 452, 19/mayo/2011.

Elaborado  Analista de Mejora Continua y Normativa	Revisado  Jefe de Calidad y Mejora Continua Director de Mejora Continua y Normativa	Aprobado  Director Nacional de Mejora Continua y Tecnología de la Información
---	---	--

EL SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR SE RESERVA EL DERECHO DE ESTE DOCUMENTO, EL CUAL NO DEBE SER USADO PARA OTRO PROPÓSITO DISTINTO AL PREVISTO. DOCUMENTOS IMPRESOS O FOTOCOPIADOS SON COPIAS NO CONTROLADAS. VERIFICAR SU VIGENCIA COMPARANDO CON EL DOCUMENTO PUBLICADO EN LA WEB



5. CONSIDERACIONES GENERALES

5.1. Con el objeto que se apliquen los términos de manera correcta, a continuación se presentan algunas definiciones inherentes al despacho anticipado:

5.1.1. **DAI:** Declaración Aduanera de Importación.

5.1.2. **Declarante:** Se refiere al autorizado por el importador para suscribir y transmitir la Declaración Aduanera de Importación.

5.1.3. **Técnico Operador:** Servidor aduanero que interviene en el proceso de aforo y pertenece a la Dirección de Despacho o a la Dirección de Despacho y Control de Zona Primaria.

5.1.4. **Despacho Anticipado:** Inicio del procedimiento administrativo de despacho de las mercancías previo a la llegada del medio de transporte al territorio aduanero, mediante la presentación de la Declaración Aduanera de Importación.

5.1.5. **Pre-aforo:** Revisión documental previa al acto de aforo, siempre que se cumplan todas las condiciones que se detallan a continuación:

- a) Que la mercancía tenga asignada canal de aforo documental o físico.
- b) Para los casos en que la mercancía no tenga registrado el ingreso al depósito.
- c) Cuando la DAI haya sido asignada a un funcionario aduanero luego de que la liquidación haya sido pagada o se encuentre garantizada.

El pre-aforo culmina con la comprobación documental de la DAI y se lo puede efectuar previo o posterior a la llegada del medio de transporte.

5.2. El sistema informático Ecuapass determina el despacho anticipado cuando la DAI es transmitida en un periodo no superior a quince días calendario previo a la llegada del medio de transporte, por lo que no necesita ningún registro adicional para acogerse a este beneficio.

5.2.1. El transportista debe proporcionar el número de carga al declarante a fin de que pueda proceder con la transmisión de la DAI.

Para conocer sobre el llenado de la DAI, remítase al procedimiento documentado "SENAE-ISEE-2-2-009 Instructivo de Sistemas para el registro de la Declaración Aduanera de Importación"

5.3. La liquidación inicial, que se genera automáticamente con la aceptación de la DAI transmitida, puede ser pagada previo o posterior a la llegada del medio de transporte.

5.4. El declarante al momento de la transmisión de la DAI debe registrar los documentos electrónicos y digitalizados tanto de soporte como de acompañamiento, de acuerdo al

El Aorado  Analista de Mejora Continua y Normativa	Revisado  Jefe de Calidad y Mejora Continua Director de Mejora Continua y Normativa	Aprobado  Director Nacional de Mejora Continua y Tecnología de la Información
---	---	--

EL SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR SE RESERVA EL DERECHO DE ESTE DOCUMENTO, EL CUAL NO DEBE SER USADO PARA OTRO PROPÓSITO DISTINTO AL PREVISTO. DOCUMENTOS IMPRESOS O FOTOCOPIADOS SON COPIAS NO CONTROLADAS. VERIFICAR SU VIGENCIA COMPARANDO CON EL DOCUMENTO PUBLICADO EN LA WEB



	MANUAL ESPECÍFICO PARA EL DESPACHO ANTICIPADO	Código: SENAE-MEE-2-2-025 Versión: 1 Fecha: Ago/2014 Página 6 de 10
---	--	--

procedimiento documentado “SENAE-ISEE-2-2-009 Instructivo de Sistemas para el registro de la Declaración Aduanera de Importación”, los cuales son necesarios para efectuar el pre-aforo por parte del servidor aduanero del distrito correspondiente, sin perjuicio de las observaciones que puedan surgir en el acto de aforo.

- 5.5. En el pre-aforo el técnico operador de aforo físico, documental o universal de las Direcciones de Despacho o de las Direcciones de Despacho y Control de Zona Primaria, puede registrar observaciones para notificar al declarante que la DAI ha cumplido con la revisión documental respectiva y que se encuentra a la espera del registro de ingreso de las mercancías al depósito temporal para continuar con el acto de aforo.
- 5.6. La DAI que haya sido transmitida bajo la modalidad de despacho anticipado y que la mercancía amparada bajo la misma no haya arribado al país en la fecha prevista, debe ser comunicado por parte del declarante a través del sistema informático Ecuapass, con el fin de tomar una de las siguientes acciones:
 - 5.6.1. En el caso que la mercancía no vaya a arribar al país, debe solicitar el rechazo de la DAI según lo establecido en el procedimiento documentado “SENAE-MEE-2-2-006 Manual Específico para la Corrección, Sustitución y Rechazo de Declaración Aduanera de Importación (DAI)”.
 - 5.6.2. Cuando la mercancía arribe en un viaje distinto al previsto, posterior a la llegada del medio de transporte, debe solicitar la corrección del número de carga en la DAI conforme a lo indicado en el procedimiento documentado “SENAE-MEE-2-2-006 Manual Específico para la Corrección, Sustitución y Rechazo de Declaración Aduanera de Importación (DAI)”.
- 5.7. En caso de encontrarse una observación durante la revisión documental del pre-aforo, el declarante deberá presentar la respectiva justificación o corrección de la DAI en el plazo previsto por el aforador a fin de subsanar las observaciones impuestas para el cierre de aforo. Si producto de esas correcciones se genera una liquidación complementaria, el importador deberá pagar la totalidad de los tributos que de la misma se deriven.
- 5.8. Luego de realizado el pre-aforo y una vez que la mercancía haya ingresado al depósito temporal, el técnico operador de aforo documental, físico o universal debe continuar con el acto de aforo, según la modalidad asignada por el perfilador de riesgo.
- 5.9. Para conocer detalladamente los procesos relacionados con el despacho anticipado, tenga en cuenta los siguientes documentos:

“SENAE-GOE-2-2-003 Guía de Operadores de Comercio Exterior para la Modalidad de Despacho con Canal de Aforo Automático”.

“SENAE-MEE-2-2-011 Manual específico para la modalidad de despacho con canal de aforo documental o electrónico”.

Elaborado  Analista de Mejora Continua y Normativa	Revisado  Jefe de Calidad y Mejora Continua Director de Mejora Continua y Normativa	Aprobado  Director Nacional de Mejora Continua y Tecnología de la Información
---	---	--

EL SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR SE RESERVA EL DERECHO DE ESTE DOCUMENTO, EL CUAL NO DEBE SER USADO PARA OTRO PROPÓSITO DISTINTO AL PREVISTO. DOCUMENTOS IMPRESOS O FOTOCOPIADOS SON COPIAS NO CONTROLADAS. VERIFICAR SU VIGENCIA COMPARANDO CON EL DOCUMENTO PUBLICADO EN LA WEB



	MANUAL ESPECÍFICO PARA EL DESPACHO ANTICIPADO	Código: SENAE-MEE-2-2-025 Versión: 1 Fecha: Ago/2014 Página 7 de 10
---	--	--

"SENAE-MEE-2-2-004 Manual Especifico para la Modalidad de Despacho con Canal de Aforo Físico Intrusivo".

"SENAE-MEE-2-2-017 Manual Especifico para las Mercancías Amparadas Bajo la Modalidad de Despacho con Canal de Aforo Automático No Intrusivo".

6. PROCEDIMIENTOS

6.1 Despacho anticipado marítimo, aéreo y terrestre con aforo automático.

No.	Actividad	Producto de Entrada	Descripción de Actividad	Responsable	Producto de Salida
1.	Transmite la Declaración Aduanera de Importación	Manifiesto de Carga (MRN).	Realiza el envío de la DAI. Tener en cuenta la consideración general 5.2. del presente documento.	Declarante	DAI transmitida.
2.	Pago de liquidación inicial.	DAI transmitida.	Efectúa el pago de la liquidación inicial. Tener en cuenta la consideración general 5.3 del presente documento.	Declarante/ Importador	Liquidación pagada.
3.	Genera la Salida Autorizada.	Liquidación pagada.	Genera la salida autorizada de las mercancías.	Ecuapass	Salida Autorizada. Fin del proceso.

6.2 Despacho anticipado marítimo, aéreo y terrestre con canal de aforo físico, automático no intrusivo y documental.

No.	Actividad	Producto de Entrada	Descripción de Actividad	Responsable	Producto de Salida
1.	Transmite la Declaración Aduanera de Importación	Manifiesto de Carga (MRN)	Realiza el envío de la DAI. Tener en cuenta la consideración general 5.2. del presente documento.	Declarante	DAI transmitida.
2.	Pago de liquidación inicial.	DAI transmitida.	Efectúa el pago de la liquidación inicial. Tener en cuenta la consideración general 5.3 del presente documento.	Declarante/ Importador	Liquidación Pagada.
3.	Asigna aforador responsable.	Liquidación pagada.	Realiza la asignación del técnico operador del canal de aforo físico, automático no intrusivo o documental.	Ecuapass	Aforador asignado.

Elaborado  Analista de Mejora Continua y Normativa	Revisado  Jefe de Calidad y Mejora Continua Director de Mejora Continua y Normativa	Aprobado  Director Nacional de Mejora Continua y Tecnología de la Información
---	---	--

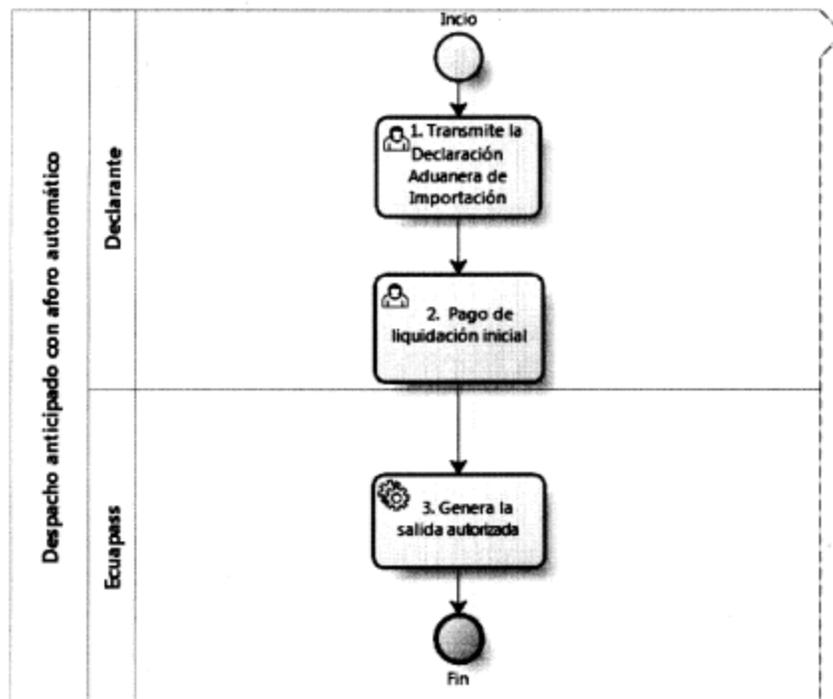
EL SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR SE RESERVA EL DERECHO DE ESTE DOCUMENTO, EL CUAL NO DEBE SER USADO PARA OTRO PROPÓSITO DISTINTO AL PREVISTO. DOCUMENTOS IMPRESOS O FOTOCOPIADOS SON COPIAS NO CONTROLADAS. VERIFICAR SU VIGENCIA COMPARANDO CON EL DOCUMENTO PUBLICADO EN LA WEB



No.	Actividad	Producto de Entrada	Descripción de Actividad	Responsable	Producto de Salida
			Se debe tener en cuenta que el técnico operador debe realizar el pre-aforo según lo mencionado en la consideración general 5.1.5 del presente documento.		
4.	Proceso de aforo.	Aforador asignado.	Realiza el proceso de aforo.	Técnico operador	Mercancías aforadas.
5.	Genera la Salida Autorizada.	Mercancías aforadas.	Genera la salida autorizada de las mercancías.	Ecuapass	Salida Autorizada Fin del proceso.

7. FLUJOGRAMAS

7.1. Despacho anticipado marítimo, aéreo y terrestre con canal de aforo automático

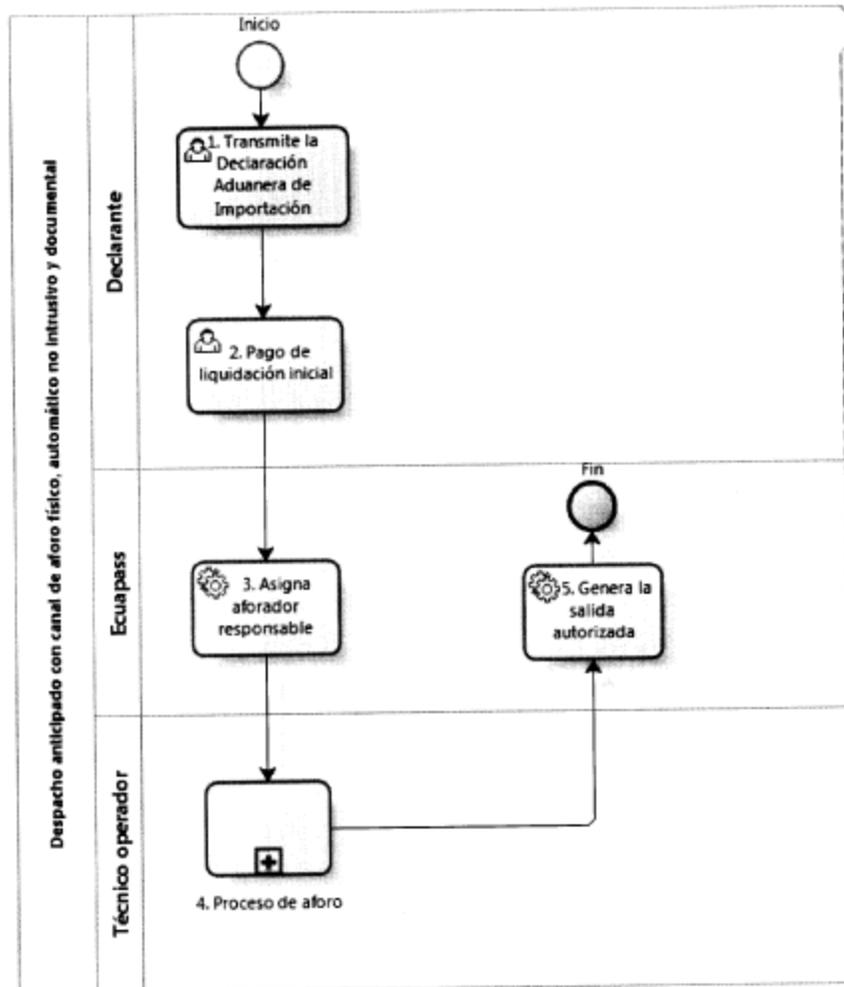


Elaborado  Analista de Mejora Continua y Normativa	Revisado  Jefe de Calidad y Mejora Continua Director de Mejora Continua y Normativa	Aprobado  Director Nacional de Mejora Continua y Tecnología de la información
---	---	--

EL SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR SE RESERVA EL DERECHO DE ESTE DOCUMENTO, EL CUAL NO DEBE SER USADO PARA OTRO PROPOSITO DISTINTO AL PREVISTO. DOCUMENTOS IMPRESOS O FOTOCOPIADOS SON COPIAS NO CONTROLADAS. VERIFICAR SU VIGENCIA COMPARANDO CON EL DOCUMENTO PUBLICADO EN LA WEB



7.2. Despacho anticipado marítimo, aéreo y terrestre con canal de aforo físico, automático no intrusivo y documental.



<p>Elaborado</p> <p></p> <p>Analista de Mejora Continua y Normativa</p>	<p>Revisado</p> <p></p> <p>Jefe de Calidad y Mejora Continua Director de Mejora Continua y Normativa</p>	<p>Aprobado</p> <p></p> <p>Director Nacional de Mejora Continua y Tecnología de la Información</p>
--	---	---

EL SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR SE RESERVA EL DERECHO DE ESTE DOCUMENTO, EL CUAL NO DEBE SER USADO PARA OTRO PROPÓSITO DISTINTO AL PREVISTO. DOCUMENTOS IMPRESOS O FOTOCOPIADOS SON COPIAS NO CONTROLADAS. VERIFICAR SU VIGENCIA COMPARANDO CON EL DOCUMENTO PUBLICADO EN LA WEB



8. INDICADORES

Para el proceso detallado, se han definido los siguientes indicadores de gestión, los cuales son responsabilidad de la Dirección Despacho o Dirección de Despacho y Zona Primaria. Cabe recalcar que estos indicadores servirán para la evaluación y control del proceso descrito en este manual.

#	Nombre Indicador	Parámetros de Medición	Resultado deseable	Instrumento o técnica de recolección	Periodicidad
1	Tiempo de atención de las Declaraciones Aduaneras Anticipadas.	Tiempo entre la llegada del medio de transporte y la salida autorizada de la DAI.	2 días	Sistema de Data Warehouse del portal interno: Reportes > Consulta de Reportes Usuario Común > Nombre del reporte: Tiempos De Despacho: Llegada Del Medio -> Salida Autorizada	Mensual

9. ANEXOS

No hay anexos.

Elaborado  Analista de Mejora Continua y Normativa	Revisado  Jefe de Calidad y Mejora Continua Director de Mejora Continua y Normativa	Aprobado  Director Nacional de Mejora Continua y Tecnología de la información
---	---	--

EL SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR SE RESERVA EL DERECHO DE ESTE DOCUMENTO, EL CUAL NO DEBE SER USADO PARA OTRO PROPÓSITO DISTINTO AL PREVISTO. DOCUMENTOS IMPRESOS O FOTOCOPIADOS SON COPIAS NO CONTROLADAS. VERIFICAR SU VIGENCIA COMPARANDO CON EL DOCUMENTO PUBLICADO EN LA WEB

Anexo No. 2 Consulta sobre la cantidad de DAI presentadas en el 2015.



Oficio Nro. SENA E-DPC-2016-0501-OF

Guayaquil, 03 de mayo de 2016

Asunto: Requerimiento de información

Señor

En su Despacho

De mis consideraciones:

En mérito de la delegación conferida por el Señor Director General de esta entidad, mediante Resolución No. GGN-1578 del 25 de noviembre 2009, publicado en el Registro Oficial No. 105 del 11 de Enero 2010; me permito dar atención a su oficio No. 001-2016 de fecha Quito, 12 de abril de 2016 recibido en esta Dirección mediante documento Nro. SENA E-DSG-2016-3521-E en el cual se indica lo siguiente:

- Cantidad de DAI (z) ingresadas previo al arribo (Despacho Anticipado)
- Cantidad DAI (z) ingresadas posterior al arribo

Al respecto se indica que en el siguiente cuadro se remite el tipo de despacho el cual aplicaron las declaraciones aduaneras de importación a consumo ingresadas al Distrito Guayaquil Marítimo (028) durante el año 2015:

NORMAL	149.410
ANTICIPADO	15.190
TOTAL	164.600

Información fiel reflejo de lo registrado en la base de datos del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador – SENA E, consultada el 03 de mayo de 2016.

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

Atentamente,

Econ. Mario Eduardo Cazar Godoy
DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN INSTITUCIONAL

Referencias:
- SENA E-DSG-2016-3521-E

jpbr

Anexo No. 3 Resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-0088-R



**VICEMINISTERIO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE
SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL**

Resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-0088-R

Guayaquil, 16 de junio de 2016

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

**LA SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y
FLUVIAL**

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución de la República en su artículo 82, establece que: “El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes”;

Que, mediante Decreto Ejecutivo 723 del 9 de julio de 2015 publicado en el Registro Oficial No. 561 de 07 de agosto de 2015, en su Artículo 2, numeral 1 establece que: “El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, en su calidad de Autoridad Portuaria Nacional y del Transporte Acuático, tiene entre sus competencias, atribuciones y delegaciones, todas las demás establecidas en: la Ley General de Puertos, Ley Nacional de Puertos y Transporte Acuático, Ley Régimen Administrativo Portuario Nacional, Ley General del Transporte Marítimo y Fluvial, Ley de Facilitación de las Exportaciones y del Transporte Acuático, Ley de Régimen Administrativo de los Terminales Petroleros, Código de Policía Marítima y el Reglamento a la Actividad Marítima”;

Que, el artículo 3 de la Ley de Transporte Marítimo y Fluvial, establece que la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, tiene como funciones generales las de orientar, establecer y coordinar la política naviera nacional, es el más alto organismo de asesoramiento al Gobierno en esta materia;

Que, el artículo 7 literal c) de la Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial, establece que la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, debe velar y tomar acción para la aplicación de las normas internacionales o tratados de lo que el Ecuador sea signatario y recomendar la adhesión del país a los fueren convenientes para la seguridad y desarrollo de las actividades marítimas;

Que, el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, en su 93º período de sesiones de mayo de 2014, aprobó las Directrices relativas a la masa bruta verificada de los contenedores con carga, con el propósito de establecer un enfoque común para implantar y hacer cumplir las prescripciones del Convenio SOLAS relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos.

Que, la Regla VI/2 del Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en

Resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-0088-R

Guayaquil, 16 de junio de 2016

el mar, SOLAS, establece que “El expedidor facilitará al capitán o su representante información apropiada sobre la carga con tiempo suficiente antes del embarque para que puedan tomarse las precauciones necesarias para su estiba adecuada y su transporte sin riesgo. Tal información “se confirmará por escrito” y mediante los oportunos documentos de expedición antes de embarcar la carga en el buque”.

Que, la Resolución MSC-1-Circ. 1548 de fecha 23 de mayo de 2016, en vigor hasta el 1 de octubre de 2016, el Comité de la OMI amplía la regla 2 del capítulo VI adoptando “permitir que los contenedores llenos que se carguen en un buque antes del 1 de julio de 2016 y se transborden el 1 de julio de 2016 o posteriormente se expidan a su puerto final de descarga sin la VGM”.

Que, el Ecuador es Estado Miembro de la Organización Marítima Internacional – OMI así como parte de sus principales Convenios e instrumentos, relacionados con la seguridad marítima y protección del medio ambiente marino;

Que, mediante Informe Técnico DDP-CGP-096-2016, de fecha 10 de junio de 2016, emitido por la Dirección de Puertos de esta Subsecretaría, se recomienda que se expidan las regulaciones para el control y certificación de la masa bruta verificada, de los contenedores con carga.

Que, es necesario adoptar las disposiciones emitidas con relación a los Convenios e instrumentos internacionales de la OMI y otros organismos internacionales, de los cuales el Ecuador es Estado Miembro.

En ejercicio de las atribuciones conferidas por la Ley General de Puertos y Decreto Ejecutivo 723 del 9 de julio de 2015,

RESUELVE:

EXPEDIR LAS REGULACIONES PARA EL CONTROL Y CERTIFICACION DE LA MASA BRUTA VERIFICADA, DE LOS CONTENEDORES CON CARGA

Art. 1.- Las presentes medidas tienen por objeto implementar las disposiciones de la Regla VI/2 del Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS).

Art. 2.- A efectos de que exista uniformidad en los términos, para la presente regulación regirán las siguientes definiciones:

Guayaquil, 16 de junio de 2016

Administración: Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.

Bulto: Uno o más elementos de carga atados, embalados o envasados, envueltos, metido en cajas, bolsas o en paquetes para su transporte. Entre otros ejemplos de bultos cabe citar los paquetes, las cajas, los artículos embalados/envasados y los envueltos en cartón.

Buque: Cualquier buque al que se aplique lo dispuesto en el capítulo VI del Convenio SOLAS. Esta definición no incluye los buques de transbordo rodado destinados a viajes internacionales cortos en los que los contenedores se transportan sobre un chasis o en un remolque y se embarcan y desembarcan conducidos hacia/o desde uno de estos buques.

Carga o elementos de la carga: Bienes, productos, mercancías, líquidos, gases, sólidos y artículos de cualquier clase transportados en los contenedores en virtud de un contrato de transporte. Sin embargo, el equipo y los suministros del buque, incluidos las piezas de respeto y los pertrechos, transportados en contenedores, no se consideran carga.

Certificado de calibración: Documento emitido por el organismo público competente, o privado acreditado por este, que certifica el cálculo de la variación de medida de cualquier instrumento de pesaje.

Certificador de peso: Persona jurídica que realiza el pesaje y certifica la masa bruta verificada del contenedor con carga, el cual deberá contar con matrícula de Operador Portuario de Carga, habilitado para brindar el servicio de pesaje, y que podría ser el propio embarcador, las autoridades portuarias, sus delegatarios o concesionarios, terminales portuarios habilitados o una compañía que se califique para este fin en la SPTMF, previo el cumplimiento de los requisitos establecidos.

Compañía naviera: La compañía naviera con la cual el expedidor firmó el contrato de transporte, la cual está representada por la agencia naviera de tráfico internacional, con matrícula como tal otorgada por el organismo competente.

Contenedor: Elemento de equipo de transporte, que posee las siguientes características:

1. De carácter permanente y, por tanto, suficientemente resistente para permitir su empleo repetido;
2. Especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga;
3. Construido de manera que pueda sujetarse y/o manipularse fácilmente, con cantoneras para ese fin; y
4. De un tamaño tal que la superficie delimitada por las cuatro esquinas inferiores exteriores sea:

Guayaquil, 16 de junio de 2016

Por lo menos de 14 m² (150 pies cuadrados); o
Por lo menos de 7 m² (75 pies cuadrados), si lleva cantoneras superiores.

Contenedor lleno: El contenedor definido anteriormente, cargado ("rellenado" o "completo") de líquidos, gases, sólidos, bultos y elementos de la carga, como las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción.

Contrato de transporte: Contrato en virtud del cual una compañía naviera se compromete a transportar mercancías de un lugar a otro mediante el pago de un flete. El contrato puede figurar explícitamente en un documento o se podrá dar fe de él en documentos como una carta de porte, un conocimiento de embarque o un documento de transporte multimodal.

Documento de expedición: Documento que utiliza el expedidor para comunicar la masa bruta verificada del contenedor lleno. Este documento puede incluirse entre las instrucciones del transporte dadas a la compañía naviera o constituir una comunicación aparte (por ejemplo, una declaración en la que se incluya el certificado de peso expedido por un punto de pesaje).

Equipo calibrado y certificado: Toda balanza, báscula puente, equipo de izada o cualquier otro dispositivo que permita determinar la masa bruta real de un contenedor lleno o de bultos y elementos de la carga, paletas, madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción, que cumpla las normas y prescripciones sobre precisión del Estado en el que se utilice el equipo.

Expedidor/Embarcador: Persona natural o jurídica mencionada en el conocimiento de embarque o en la carta de porte marítimo o documento de transporte multimodal equivalente (por ejemplo, un conocimiento de embarque "directo") como expedidor y/o la persona que haya concertado (o en cuyo nombre o por cuenta de la cual se haya concertado) un contrato de transporte de mercancías con una compañía naviera.

Masa bruta: Suma de la masa de la tara del contenedor y las masas de todos los bultos y elementos de la carga, añadiendo las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción que se carguen en el contenedor.

Masa bruta verificada: Masa bruta total de un contenedor lleno obtenida mediante uno de los métodos descritos en el párrafo 5.1 de las presentes directrices.

Masa de la tara: Masa de un contenedor vacío, que no contiene ningún bulto, elemento de la carga, paleta, madera de estiba ni ningún material de embalaje/envasado ni de sujeción.

Material de embalaje/envasado: Material utilizado o que se utilice con los bultos y los

Resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-0088-R

Guayaquil, 16 de junio de 2016

elementos de la carga para evitar daños, incluidos entre otros las jaulas, cuñas para la arrumazón, bidones, cajones, cajas, toneles y patines. Esta definición no incluye ningún material que se encuentre en los distintos bultos sellados destinado a proteger el elemento o elementos de la carga en el interior del bulto.

Material de sujeción: Toda madera de estiba, trincas y demás equipo utilizado para bloquear, apuntalar y sujetar los elementos de la carga arrumada en un contenedor.

Operador portuario de carga exclusivo: Persona jurídica que debidamente matriculada y habilitada ante la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, como Operador Portuario de Carga para brindar el servicio de pesaje, que opera en forma exclusiva para una terminal portuaria.

Representante de terminal portuaria: Persona que actúa en nombre de la autoridad portuaria, su delegatario o concesionario y terminal portuario habilitado, facultado para proporcionar servicios a naves o artefactos navales y en el manejo de carga.

Tercera parte dispuesta por el expedidor: Autoridad portuaria, su delegatario o concesionario, terminal portuario habilitado o compañía que se califique ante la SPTMF como Certificador de Masa Bruta Verificada, para que en nombre y bajo responsabilidad del expedidor realice el pesaje y emita el documento de expedición de masa bruta verificada de contenedores con carga.

Terminal cut off: Fecha y hora que el puerto estipula para un buque, en la cual toda su carga para embarque debe estar físicamente dentro del puerto, lista, debidamente documentada y autorizada para embarque.

Terminal portuaria: Unidad operativa especializada o línea de negocio portuario, dotada de una zona terrestre y marítima, instalaciones, y equipos que tienen por objeto la atención y prestación de servicios a naves o artefactos navales, carga de exportación e importación y pasajeros.

Viaje internacional corto: Todo viaje internacional en el curso del cual un buque no se aleja más de 200 millas de un puerto o un lugar que pueda servir de refugio seguro a los pasajeros a la tripulación, ni la distancia del último puerto de escala del país en que comienza el viaje al puerto final de destino excede de 600 millas.

Art. 3.- La presente normativa aplica a nivel nacional a todos los contenedores con carga que han de estibarse a bordo de un buque regido por las reglas del Capítulo VI del Convenio Solas, a partir del 1 de julio de 2016.

Art. 4.- La presente disposición no se aplica en los siguientes casos:

Resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-0088-R

Guayaquil, 16 de junio de 2016

1. Contenedores que se transporten sobre un chasis o en un remolque, cuando estos contenedores son conducidos hacia o desde un buque de transbordo rodado destinado a viajes internacionales cortos.
2. Transbordo de contenedores con carga, con masa bruta verificada, entre buques regidos por las reglas del Convenio Solas.

Art. 5.- La responsabilidad de obtener y documentar la masa bruta verificada de un contenedor lleno, corresponde al embarcador. A partir del 1 de julio de 2016, si en el documento de expedición del contenedor lleno no se indica la masa bruta verificada y el capitán, agencia naviera y el representante de la terminal portuaria, no han obtenido dicha información, este no será embarcado en el buque.

Art. 6.- El expedidor o la tercera parte que este haya dispuesto, para que en su nombre y bajo su responsabilidad realice el pesaje y emita el documento de expedición de masa bruta verificada, deberá obtener en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial un registro como Certificador de Masa Bruta Verificada, que tendrá una validez de cinco (5) años fiscales, para lo cual deberá cumplir los siguientes requisitos:

1. Solicitud a la SPTMF, suscrita por el expedidor o quien represente a la tercera parte que este haya dispuesto, en el que se indique: Método de pesaje a ser utilizado y nombre de la persona cuya firma electrónica constará en el documento de expedición de masa bruta verificada del contenedor lleno (si el pesaje lo realizará una tercera parte dispuesta por el expedidor).
2. Documento(s) que sustente(n) la disponibilidad del(s) medio(s) de pesaje;
3. Copia del certificado de calibración del medio de pesaje, otorgado por el organismo nacional competente, no mayor a seis meses;
4. Documento suscrito entre el expedidor y el certificador (Excepto autoridades portuarias, sus delegatarios o concesionarios, terminales portuarios habilitados);
5. Procedimiento utilizado para pesar el contenido del contenedor siguiendo el método No. 2, el cual deberá ser aprobado por la SPTMF;
6. Certificación del sistema de gestión de calidad del proceso de pesaje otorgado por una organización acreditada en el ámbito nacional o internacional, vigente (Excepto las autoridades portuarias, sus delegatarios o concesionarios, terminales portuarios habilitados);
7. Pago de tasa.

Durante la vigencia del Registro los Certificadores de Masa Bruta Verificada deberán cancelar la tasa anual que establezca la SPTMF, hasta el 31 de enero de cada año, para lo cual deberán presentar:

1. Solicitud a la SPTMF;
2. Documento suscrito entre el expedidor y el certificador (Si hubieren nuevos documentos a ser registrados en el expediente, de la tercera parte dispuesta por el

Resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-0088-R

Guayaquil, 16 de junio de 2016

expedidor, excepto terminales portuarias); y,

3. Certificación del sistema de gestión de calidad del proceso de pesaje otorgado por una organización acreditada en el ámbito nacional o internacional, vigente (Solo si el documento que reposa en el expediente está caducado).

Las autoridades portuarias que se encuentran exentas de obtener matrícula de Operador Portuario de Carga y del pago de tasas por primera vez, anual y de renovación. Los Certificadores de Masa Bruta Verificada, deberán presentar en forma semestral, los documentos (en caso de equipos de pesaje nuevos), lista de equipos de pesaje y certificados de calibración emitidos por el organismo nacional competente, vigente.

Art. 7.- La renovación del Registro de Certificador de Masa Bruta Verificada podrá tramitarse en un plazo máximo de treinta (30) días, contados a partir de la fecha de su caducidad, tiempo durante el cual podrá continuar prestando servicios.

Art. 8.- Los métodos aceptados para obtener la masa bruta verificada de un contenedor con carga son:

A) La masa bruta verificada de un contenedor con carga, se obtendrá mediante uno de los siguientes métodos, previamente certificado y aprobado por la autoridad competente:

Método N° 1: Concluidos la estiba y el sellado del contenedor, el embarcador, podrá pesar el contenedor lleno o disponer que una tercera parte lo pese.

En los casos de carga compuesta por chatarra, grano no transportado en sacos y otras cargas a granel, se deberá utilizar el método N° 1.

Método N° 2: El expedidor, o la tercera parte dispuesta por él, podrá pesar todos los bultos y elementos de la carga, añadiendo la masa de las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción que se arrume en el contenedor, y añadir la masa de la tara del contenedor a la suma de cada masa obtenida.

Cuando la carga se estibe en el contenedor, no será preciso volver a pesar los distintos bultos con sello original en cuyas superficies se indique de modo claro e indeleble la masa exacta de los bultos y de los elementos de la carga (incluido cualquier otro material, como material de embalaje/envasado y los refrigerantes de los bultos).

B) Si se trata de carga consolidada de varios embarcadores, será la autoridad portuaria, su delegatario o concesionario o terminal portuario habilitado, el encargado de obtener la masa bruta verificada del contenedor lleno.

Art. 9.- El expedidor o la tercera parte dispuesta por este, que desee obtener la masa bruta deberán utilizar equipos calibrados y certificados por el Servicio Ecuatoriano de

Resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-0088-R

Guayaquil, 16 de junio de 2016

Normalización en su calidad de organismo nacional competente, o por laboratorios acreditados por el mismo. La calibración de estos equipos deberá efectuarse en periodos no mayores a seis meses.

Art. 10.- Para que el expedidor o la tercera parte dispuesta por este, acrediten la masa bruta verificada por el Método No. 1, sus básculas deberán emitir automáticamente un comprobante o ticket que indique la masa bruta del contenedor con carga, en kilogramos, o que permita calcularla a partir de la tara del vehículo y/o la tara del contenedor y que adicionalmente incluya al menos los siguientes datos:

1. Nombre del establecimiento de pesaje y su RUC;
2. Nombre y dirección del embarcador;
3. Fecha y horario del pesaje;
4. Número de identificación del comprobante o ticket;
5. Número de conocimiento de embarque;
6. Número de placa y acoplado del vehículo transportista (Si el contenedor se pesó junto con el vehículo). Si el pesaje no incluye la destara del vehículo, el comprobante deberá incluir la tara del vehículo;
7. Número de contenedor y su tara; y,
8. Número de certificado de calibración de la balanza/báscula y fecha de su vencimiento.

Art. 11.- Para obtener la masa bruta verificada por el Método No. 2, el expedidor o la tercera parte dispuesta por este, deberán:

1. Pesar con básculas calibradas y certificadas;
 2. Pesar todos los bultos y elementos de la carga, añadiendo la masa de las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de trinca que se estibe en el contenedor.
 3. Colocar en las superficies de los bultos, sello original en el que se indique de modo claro e indeleble la masa exacta de los bultos y de los elementos de la carga;
 4. Emitir un comprobante que indique la masa bruta del contenedor con carga, que deberá contener al menos los siguientes datos:
 5. Nombre del establecimiento de pesaje, RUC y número de registro;
- Nombre y dirección del embarcador;
 - Fecha y horario del pesaje;
 - Masa bruta del contenedor con carga, en kilogramos;
 - Número de contenedor y su tara; y,
 - Número de certificado de calibración de la balanza/báscula y fecha de su vencimiento.

Resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-0088-R

Guayaquil, 16 de junio de 2016

Art. 12.- El expedidor o una tercera parte dispuesta por este, tiene la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos mediante el método N° 1 o el método N° 2 y de comunicar en el documento de expedición la masa bruta verificada.

El documento de expedición en el que se declare la masa bruta verificada del contenedor con carga, deberá contener la firma electrónica del expedidor o de la persona que haya sido debidamente autorizada por este, a través de un documento contractual suscrito entre las partes. El documento de expedición tendrá carácter de declaración jurada, el costo de este documento será aprobado por la autoridad competente y en ningún caso se podrán realizar cargos adicionales o crear gastos administrativos relacionados con este documento.

Art. 13.- Para embarcar un contenedor lleno en un buque que se rige por las reglas del Convenio SOLAS, el expedidor o la tercera parte que este haya dispuesto para que en su nombre y bajo su responsabilidad efectúe el pesaje del contenedor y emita el documento de expedición, debe proporcionar la masa bruta verificada al capitán del buque, a la agencia naviera que lo representa, al representante de la terminal portuaria (si la masa bruta la proporciona otro certificador registrado), y al expedidor (si la masa bruta la obtiene un tercero), utilizando el intercambio electrónico de datos, en base al "terminal cut off" para que la información se utilice en la elaboración e implantación del plano de estiba del buque.

El expedidor y la tercera parte dispuesta por este, mantendrán en custodia y a disposición de la SPTMF copias de:

1. Documento suscrito entre las partes, en el que conste el nombre de la persona autorizada para firmar el documento de expedición de masa bruta verificada, a nombre del expedidor, o su resciliación, por un período no menor de un (1) año;
2. Comprobante de pesaje y documento de expedición, por un período no mayor a seis (6) meses.

Art. 14.- El documento que contiene la masa bruta verificada obtenida por otro certificador registrado en la SPTMF, se deberá remitir utilizando el intercambio electrónico de datos, previo a la entrega del contenedor en la instalación portuaria.

Art. 15.- Las terminales portuarias no embarcarán contenedores en los siguientes casos:

1. Cuando la masa bruta verificada, sea superior a la masa bruta máxima permitida, a menos que el exportador autorice a la terminal portuaria el correspondiente alije ; y,
2. Cuando un contenedor lleno transportado por un buque que no se rige por las reglas del Convenio SOLAS se entregue en la instalación de una terminal portuaria para su transbordo a un buque que se rige por dichas reglas, sin que se haya verificado su masa bruta, a menos que el representante de la terminal haya obtenido la masa bruta

Guayaquil, 16 de junio de 2016

verificada del contenedor en nombre del expedidor.

Art. 16.- La SPTMF remitirá a las terminales portuarias habilitadas para el manejo de contenedores, la lista de expedidores habilitados que cuentan con Registro de Certificador de Masa Bruta Verificada, vigente.

Art. 17.- La SPTMF supervisará el cumplimiento de la presente normativa, a través de inspecciones por el Estado Rector en los buques e inspecciones en terminales portuarias, establecimientos de certificadores registrados y agencias navieras.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- Durante la vigencia del Registro de Certificador de Masa Bruta Verificada, la SPTMF realizará inspecciones anuales, con cargo a la terminal portuaria.

SEGUNDA.- La Matrícula de Operador Portuario de Carga, podrá encontrarse a nombre de la terminal portuaria o de su operador portuario exclusivo.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Los contenedores llenos que se embarquen en un buque antes del 01 de julio de 2016 y se transborden el 01 de julio de 2016 o posteriormente, se expedirán a su puerto final de desembarque sin el Certificado de Masa Bruta Verificada.

SEGUNDA.- Hasta el 31 de diciembre de 2016 únicamente las terminales portuarias habilitadas para el manejo de contenedores, efectuarán el pesaje de todos los contenedores con carga que ingresen a sus instalaciones.

TERCERA.- Hasta el 30 de junio de 2016 las terminales portuarias deberán obtener el "Registro de Certificador de Masa Bruta Verificada", e implementen la firma electrónica en el Intercambio electrónico de datos.

CUARTA.- La Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, hasta el 24 de junio de 2016 establecerá la tarifa correspondiente a este servicio.

QUINTA.- Sesenta días antes al vencimiento de la disposición transitoria 2., se iniciarán las reuniones para revisar los procedimientos y posibilidades de mejora de la documentación, comunicación, intercambio de información, así como el otorgamiento de Registro como Certificador de Masa Bruta Verificada a expedidores y tercera parte dispuesta por estos, que no sean terminales portuarias.

Resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-0088-R

Guayaquil, 16 de junio de 2016

DISPOSICIÓN FINAL

ÚNICA.-Esta resolución entrará en vigencia a partir de su suscripción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dada en la ciudad de Guayaquil, a los dieciséis días del mes de junio del año dos mil dieciséis.

Documento firmado electrónicamente

Mgs. Tania Castro Ruiz

SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

Referencias:

- MTOP-DDP-2016-519-ME

cr/tv/xs/MF/bb

Anexo No. 4 Manual específico SENAE-MEE-2-3-009-V2.

	<p>MANUAL ESPECÍFICO PARA EL INGRESO Y SALIDA DE MERCANCIAS DE IMPORTACIÓN DE LOS DEPÓSITOS TEMPORALES MARÍTIMOS, AÉREOS Y TERRESTRES, COURIER-DHL Y CORREOS DEL ECUADOR</p>	<p>Código: SENAE-MEE-2-3-009 Versión: 2 Fecha: Nov/2013 Página 1 de 23</p>
---	--	--



SENAE-MEE-2-3-009-V2

MANUAL ESPECÍFICO PARA EL INGRESO Y SALIDA DE MERCANCIAS DE IMPORTACIÓN DE LOS DEPÓSITOS TEMPORALES MARÍTIMOS, AÉREOS Y TERRESTRES, COURIER-DHL Y CORREOS DEL ECUADOR

NOVIEMBRE 2013

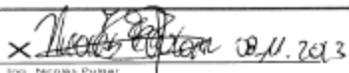
<p>Elaborado  Analista de Mejora Continua y Normativa</p>	<p>Revisado Jefe de Calidad, Mejora Continua  Director de Mejora Continua y Normativa</p>	<p>Aprobado  Director Nacional de Mejora Continua y Tecnología de la Información (E)</p>
--	---	---

EL SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR SE RESERVA EL DERECHO DE ESTE DOCUMENTO, EL CUAL NO DEBE SER USADO PARA OTRO PROPÓSITO DISTINTO AL PREVISTO. DOCUMENTOS IMPRESOS O FOTOCOPIADOS SIN COPIAS NO CONTROLADAS. VERIFICAR SU VIGENCIA COMPARÁNDOLO CON EL DOCUMENTO PUBLICADO EN LA WEB.



	MANUAL ESPECÍFICO PARA EL INGRESO Y SALIDA DE MERCANCIAS DE IMPORTACIÓN DE LOS DEPÓSITOS TEMPORALES MARÍTIMOS, AÉREOS Y TERRESTRES, COURIER-DHL Y CORREOS DEL ECUADOR	Código: SENAE-MEE-2-3-009 Versión: 2 Fecha: Nov/2013 Página 2 de 23
---	--	---

HOJA DE RESUMEN

Descripción del documento:			
Este documento detalla el procedimiento a seguir para el ingreso y salida de depósitos temporales.			
Objetivo:			
Establecer las actividades necesarias que deben realizar los operadores de comercio exterior involucrados en el proceso de "ingreso y salida de mercancías" de los depósitos temporales, relativas a la verificación del cumplimiento de todas las formalidades aduaneras, reglamentarias y de control exigidas para el destino aduanero respectivo.			
Elaboración / Revisión / Aprobación:			
Nombre / Cargo / Firma / Fecha	Área	Acción	
X  Lcda. Isabel Naranjo Analista de Mejora Continua y Normativa	Dirección Nacional de Mejora Continua y Tecnologías de la Información	Elaboración	
X  Ing. Alicia H. Jefe de Calidad y Mejora Continua 07/11/2013	Dirección Nacional de Mejora Continua y Tecnologías de la Información	Revisión	
X  Ing. Javier Morales Velaz Director de Mejora Continua y Normativa 09.11.2013	Dirección Nacional de Mejora Continua y Tecnologías de la Información	Revisión	
X  Ing. Nicolás Pulgar Director Nacional de Mejora Continua y Tecnol... 09.11.2013	Dirección Nacional de Mejora Continua y Tecnologías de la Información	Aprobación	
Actualizaciones / Revisiones / Modificaciones:			
Versión	Fecha	Razón	Responsable
2	Noviembre 2013	Mejoras de las consideraciones generales 5.11, 5.13, 5.14 y adición de la consideración general 5.15.	Lcda. Isabel Naranjo
1	Junio 2013	Versión Inicial	Lcda. Isabel Naranjo

Elaborado	Revisado	Aprobado
Analista de Mejora Continua y Normativa	Jefe de Calidad y Mejora Continua Director de Mejora Continua y Normativa	Director Nacional de Mejora Continua y Tecnología de la Información E.

EL SERVIDOR NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR SE RESERVA EL DERECHO DE ESTE DOCUMENTO, EL CUAL NO DEBE SER USADO PARA CUALQUIER PROPÓSITO DISTINTO AL PREVISTO. DOCUMENTOS IMPRESOS O FOTOCOPIADOS SON COPIAS SIN CONTROLARLAS Y DEBE USARSE LA AGENCIA COMPARANDO CON EL DOCUMENTO PUBLICADO EN LA WEB.





- 5.7. En el sistema informático aduanero están establecidas las novedades que generen una inspección al ingreso o un bloqueo que impida la salida de mercancías hasta el cumplimiento de las formalidades aduaneras y cumplimiento de la normativa vigente. A continuación se listan las novedades y si necesitan o no realizar una inspección:

Proceso	Tipo de Carga	Novedad	Inspección
Ingreso	Contenedor	Diferencia de número de contenedor	No
		Sin número de contenedor	No
		Requiere refrigeración	No
		Diferencia del tipo de contenedor	No
		Diferencia de número de sello	No
		Numero de sello dañado	No
		Exceso de peso	No
		Deficiencia de peso	No
		Carga no manifestada	No
		Carga no arribada	No
		Diferencia del Tipo de carga(Manifestado Contenedor y llega Carga Suelta)	No
		Diferencia del estado del Contenedor1 (Manifestado Vacío y llega lleno)	No
		Diferencia del estado del Contenedor2 (Manifestado lleno y llega vacío)	No
		Carga Suelta	Animal muerto
	Mercancía dentro de embalaje dañada		No
	Embalaje en mal estado		No
	Carga no manifestada		No
	Carga no arribada		No
	Exceso de cantidad de bultos		No
	Exceso de peso		No
Percible	No		
Deficiencia de cantidad de bultos	No		
Deficiencia de peso	No		
Mojado	No		
Saca abierta	No		
Saca dañada	No		
Saca mal enrutada	No		
Bultos abiertos	No		
Bultos parchados de origen	No		
Bultos parchados de ingreso	No		

Elaborado  Analista de Mejora Continua y Normativa	Revisado  Jefe de Calidad Director de Mejora Continua y Normativa	Aprobado  Director Nacional de Mejora Continua y Tecnología de la Información
---	---	--

EL SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR SE RESERVA EL DERECHO DE ESTE DOCUMENTO EL CUAL NO DEBE SER USADO PARA OTRO PROPÓSITO DISTINTO AL PREVISTO. DOCUMENTOS IMPRESOS O FOTOCOPIADOS SON COPIAS NO CONTROLADAS. VERIFICAR SU VERG EN LA COMPARANDO CON EL DOCUMENTO PUBLICADO EN LA W.U.





Proceso	Tipo de Carga	Novedad	Inspección
		Saca dañada	No
		Bultos abiertos	No
		Bultos parchados de ingreso	No
		Bultos aplastados	No
		Bulto interno dañado	No
		Carga no pesable	No
		Carga en mal estado	No
Salida	Contenedor	Diferencia del tipo de contenedor	Si
		Diferencia de número de sello	Si
		Exceso de peso del 10%	Si
		Deficiencia de peso del 10%	Si
	Carga Suelta	Exceso de cantidad de bultos	Si
		Exceso de peso del 10%	Si
		Deficiencia de cantidad de bultos	Si
		Deficiencia de peso del 10%	Si

5.8. El Operador de Almacenamiento deberá establecer el procedimiento interno documental o electrónico para efectuar la descarga, el ingreso, el almacenamiento y salida de mercancías el cual deberá ser comunicado por escrito al departamento de Zona Primaria del Distrito correspondiente; así como sus modificaciones, dichos procedimientos no serán requisito para los procesos aduaneros, sin embargo no eximirá la responsabilidad de la transmisión los registros de la descarga, ingreso, almacenamiento y salida, corrección de ingreso – salida, o registro de novedades implementados en el sistema informático de aduana.

5.9. En caso de incumplimiento a lo descrito en el presente manual, el depósito temporal estará sujeto a las sanciones contempladas en el artículo 193 literal d) del Copci.

5.10. Ingreso de mercancías al depósito temporal.

5.10.1. Los ingresos de mercancías a los depósitos temporales que cubre este manual, son los siguientes:

- Ingreso por descarga del medio
- Ingreso por traslado entre zonas primarias
- Re-ingreso
- Ingreso de carga de correos
- Ingreso de carga courier
- Ingreso por aprehensión
- Ingreso por decomiso administrativo
- Ingreso por decomiso judicial

Elaborado	Revisado	Aprobado
 Analista de Mejora Continua y Normativa	 Jefe de Calidad Mejora Continua Director de Mejora Continua y Normativa	 Director Nacional de Mejora Continua y Tecnología de la Información

EL SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR SE RESERVA EL DERECHO DE ESTE DOCUMENTO EL CUAL NO DEBE SER USADO PARA OTRO PROPOSITO DISTINTO AL PREVISTO. DOCUMENTOS IMPRESOS O FOTOCOPIADOS SON COPIAS NO CONTROLADAS. VERIFICAR SU VERacidad COMPARANDO CON EL DOCUMENTO PUBLICADO EN LA WEB.



ENCUESTA SOBRE EL DESPACHO ANTICIPADO

La siguiente encuesta es anónima y nos permitirá conocer información relevante acerca de su opinión sobre la eficiencia en el proceso, tiempo y posibles costos involucrados en el de despacho de importaciones de cargas refrigeradas

***Obligatorio**

1. Su representada se dedica a la Importación de: *

- Medicamentos tales como: Pastillas, Capsulas, Jarabes.
- Materias primas, Reactivos de Laboratorio, Vacunas, Sueros.

2. Utiliza con frecuencia esta modalidad de despacho para sus embarques? *

- SI
- NO

3. Piensa usted que el despacho anticipado permite el retiro inmediato de las mercaderías del puerto

- SI
- NO

4. Conoce usted sobre el manual específico SENAE-MEE-2-2-025-V1 sobre el Despacho Anticipado

- SI
- NO

5. En promedio cual es el numero de contenedores despachados por mes.

- 1 a 3
- 4 a 6
- 7 a 10
- 11 a 19
- Mas

6. En promedio su Agente de Aduana transmite la DAI

- Después del arribo y con el peso recibido por la terminal
- El día del arribo
- 1 día antes del arribo
- 2 días antes del arribo
- Mas de 3 días antes del arribo

7. En que escala mediría la eficiencia de su Agente de Aduanas para despachar este tipo de tramites.

Considerar la calificación 1 Mínima y 5 Maxima

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

8. Cuantos dias previo al arribo de las mercaderias su Línea Naviera / Agente de Carga, publica el MRN en el Ecuapass

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

9. En promedio ¿Cuantos días le toma a su empresa el retiro de mercaderías del puerto?

Este indicador mide el tiempo para cerrar el tramite en aduana incluyendo procesos de aforo y/o inspección a las mercaderías.

- 1 a 3
- 4 a 6
- 7 a 10
- 11 a 19
- Mas

10. En promedio ¿Cuántos días le toma a su transportista devolver la unidad vacía?

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

11. En sus importaciones de contenedores refrigerados les ha tocado cancelar demoraje? Si la respuesta es NO pase a la pregunta 14

- SI
- NO

12. En promedio cuantos días de demoraje cancela hasta la devolución del contenedor

- 1 a 3
- 4 a 6
- 7 a 10
- 11 a 19
- Mas

13. Cree usted que el costo del demoraje es elevado y representa parte significativa en el incremento del precio de sus productos?

- SI
- NO

14. Cree que el costo de conexión eléctrica de las unidades en puerto es elevado y representa parte significativa en el incremento del precio de sus productos?

- SI
- NO

15. Piensa usted que si se suprime la obligatoriedad del MRN al momento de la transmisión de la DAI, el tiempo de despacho puede disminuir a 1 día?

- SI
- NO

Anexo No. 6 Tarifario de importación del almacén temporal Contecon.



Ind. Acum (inflaci3n IPC&CPI)	30,487
-------------------------------	--------

TARIFAS GENERALES CONTECON GUAYAQUIL S.A. (CGSA)						
Codigo	Servicios Basicos	Unidad	Tarifa Vigente	Ajuste Sectorial	Nueva Tarifa	Detalle
TMN	Uso Muelle x Nave	\$ (ML/Hr)	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)	0,28			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	Conexi3n y Energia (Cntrs Refrigerados)	\$ (Box/Hora)	3,91			
TRF	Conexi3n y Energia (Servicios al Exportador)	\$ (Box/Hora)	3,51			
AFC	Operac. Aforo/Inspeccion de Cntrs	\$ (Box)	97,87			
AFC	Operac. Aforo/Inspeccion de Cntrs (Servicios al Exportador)*	\$ (Box)	83,51	9,33%	91,30	
AFG	Operac. Aforo/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	\$ (Operaci3n)	65,24			atraque/desatraque

* Inflaci3n 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 (variaci3n 2014 al 2016), acorde a la cl3usula 3.2 del acta de acuerdo y renegociaci3n contractual.

SERVICIOS BASICOS	
TMN	TARIFA A LA NAVE POR USO DE MUELLE: Significara el precio unitario, expresado en Dolares de los Estados Unidos de America, por metro (o fraccion de metro) de eslora total y por cada hora (o fraccion de hora) del Tiempo de Ocupacion por parte de la nave, que el Consecionario puede cobrar a las naves o sus representantes por el uso de la infraestructura y accesorios (muelles, defensas, dragado y mantenimiento de profundidades al pie de los mismos para el atraque de buques o artefactos navales) y por las actividades de Amarre y Desamarre.
TTC	TTC (TARIFA DE TRANSFERENCIA DE CONTENEDORES LLENOS: Significara el precio unitario, expresado en Dolares de los Estados Unidos de America por contenedor que el Consecionario puede cobrar a los usuarios por la Transferencia de Carga movlizada en contenedores llenos. La Transferencia de Contenedores incluye las actividades de Estiba o Desestiba; Trinca o Destrinca; Embarque o Desembarque; Porteo; Carga o Descarga a medios de transporte terrestre; recepcion o despacho; tarja de la carga; control de precintos e inclura todos los recursos y actividades necesarias para la pretacion de dichos servicios.
TTG	TARIFA DE TRANSFERENCIA DE CARGA GENERAL SHIP TO GATE: Significara el precio unitario, expresado en Dolares de los Estados Unidos de America por 1 tonelada que el Consecionario puede cobrar a los Usuarios por la Transferencia de Carga no movlizada en contenedores ni correspondiente a la carga de banano de exportacion.
TTB	TARIFA DE TRANSFERENCIA DE CARGA DE BANANO DE EXPORTACION: Significara el precio unitario, expresado en Dolares de los Estados Unidos de America por Tonelada que el Consecionario puede cobrar a los Usuarios por: la Descarga de medios de transporte terrestre, Recepcion, preparacion para el Embarque, Porteo, Embarque, Estiba y Trinca de carga correspondiente a la carga de banano de exportacion no movlizada en contenedores. Para la carga de banano que ingresa a la Termina en cajas, se estiba y transporta en paletas o pallets a la bodega de la nave, esta tarifa no incluye el costo de la mano de obra para la paletizacion ni el de los materiales necesarios. En caso de uso de bodega, no se incluye en esta Tarifa de Transferencia el Porteo de la carga a esa bodega, ni el almacenaje.
TAC	TARIFA DE ALMACENAJE DE CONTENEDORES: Significara el precio unitario, expresado en Dolares de Iso Estados Unidos de America por TEU de contenedor y por dia (o fraccion) que el Consecionario puede cobrar a los Usuarios por el Almacenaje de Contenedores.
AG1	TARIFA DE ALMACENAJE DE CARGA GENERAL NO CONTENERIZADA EN PATIOS: Significara el precio unitario, expresado en Dolares de los Estados Unidos de Norte America por tonelada y por dia (o fraccion) que el Consecionario puede cobrar a los Usuarios por el Almacenaje de Carga General no Contenerizada en Patios.
AG2	TARIFA DE CARGA GENERAL NO CONTENERIZADA EN BODEGAS: Significara el precio unitario, expresado en Dolares de los Estados Unidos de America por tonelada y por dia (o fraccion) que el Consecionario puede cobrar a los Usuarios por el Almacenaje de Carga General no Contenerizada en Bodegas.
AG3	TARIFA DE ALMACENAJE DE CARGA GENERAL NO CONTENERIZADA EN BODEGAS ESPECIALES: Significara el precio unitario, expresado en Dolares de los Estados Unidos de America por tonelada y por dia (o fraccion), que el Consecionario puede cobrar a los a los Usuarios por el Almacenaje de Carga General no Contenerizada en Bodegas Especiales, incluyendo carga refrigerada y mercancia peligrosa.
TTV	TARIFA DE TRANSFERENCIA DE CONTENEDORES VACIOS: Significara el precio unitario, expresado en Dolares de los Estados Unidos de America por contenedor que el Consecionario puede cobrar a los Usuarios por la Transferencia de Carga correspondiente a contenedores vacios.

SERVICIOS BASICOS	
REE	TARIFA DE REESTIBA DE CONTENEDORES: Significara el precio unitario, expresado en Dolares de los Estados Unidos de America por contenedor que el Consecionario puede cobrar a los Usuarios por la Reestiba de Contenedores (via muelle o en la nave).
TPE	TARIFA DE PESAJE DE VEHICULOS: Significara el precio unitario, expresada en Dolares de los Estados Unidos de America por vehiculo que el Consecionario puede cobrar a los Usuarios por el pesaje o romaneo de vehiculos.
CFS	TARIFA DE CONSOLIDACION O DESCONSOLIDACION DE CONTENEDORES: Significara el precio unitario, expresado en Dolares de los Estados Unidos de America por TEU, que el Consecionario puede cobrar a los Usuarios por la Consolidación o Desconsolidación de Contenedores.
TRF	TARIFA DE CONEXIÓN Y ENERGIA A CONTENEDORES REEFERS: Significara el precio unitario, expresada en Dolares de los Estados Unidos de America por contenedor y por hora de conexión que el Consecionario puede cobrar a los Usuarios por Conexión y Energía a Contenedores Reefers / Frigoríficos.
AFC	TARIFA DE OPERACIONES PARA AFORO O INSPECCIÓN DE CONTENEDOR: Significara el precio unitario, expresada en Dolares de los Estados Unidos de America por contenedor, que el Consecionario puede cobrar a los Usuarios por las Operaciones para Aforo o Inspección de Contenedores.
AFG	TARIFA DE OPERACIONES PARA AFORO O INSPECCIÓN DE CARGA GENERAL FRACCIONADA: Significara el precio unitario, expresada en Dolares de los Estados Unidos de America por tonelada que el Consecionario puede cobrar a los Usuarios por las Operaciones para Aforo o Inspección de Carga General Fraccionada.
TPC	TARIFA DE PORTEO DE CONTENEDORES: Significara el precio unitario, expresado en Dolares de los Estados Unidos de America por contenedor que el Consecionario puede cobrar a los Usuarios por el Porteo de Contenedores.
TPG	TARIFA DE PORTEO DE CARGA GENERAL: Significara el precio unitario, expresado en Dolares de los Estados Unidos de America por tonelada que el Consecionario puede cobrar a los Usuarios por el Porteo de Carga General.
RDC	TARIFA DE RECEPCIÓN O DESPACHO CONTENEDORES: Significara el precio unitario, expresado en Dolares de los Estados Unidos de America por contenedor que el Consecionario puede cobrar a los Usuarios por Porteo y Recepción o Despacho de Contenedores.
RDG	TARIFA DE RECEPCIÓN O DESPACHO CARGA GENERAL: Significara el precio unitario, expresado en Dolares de los Estados Unidos de America por tonelada que el Consecionario puede cobrar a los Usuarios por el Porteo y Recepción o Despacho de Carga General.
TMR	TARIFA DE USO DE FACILIDADES POR REMOLCADOR: Significara el precio unitario, expresado en Dolares de los Estados Unidos de America por atraque o desatraque que el Consecionario puede cobrar a los operadores de remolcadores, por la puesta a disposición de la infraestructura y facilidades, para la prestación de sus servicios a las naves en las Terminales.

CONSIDERACIONES GENERALES

- (1) Los Valores no incluyen el Impuesto al Valor Agregado (IVA).
- (2) Las Tarifas de Almacenaje incluyen: 5 días libre para Exportación y 3 días libres para Importación.
Las Tarifas de Almacenaje en Bodegas Refrigeradas no incluyen días libres
- (3) Las Tarifas de Porteo y Recepción/Despacho se aplican para casos en que estas actividades no sean las ya incluidas en la Transferencia de Carga (Ship to Gate) y resulten necesarias para la prestación de otros servicios.
- (4) CARGA GENERAL: es aquella que se presenta en estado sólido y que estando embalada o sin embalar, puede ser tratada como unidad, cuya forma, dimensión y peso permite un tratamiento como carga convencional, que no requiere ser unitizada, paletizada o prelingada para ser operada con el equipo y la estructura básica del puerto.
- (5) La unidad de peso o volumen será la tonelada métrica o metro cúbico, indivisible según sea la unidad que se adopte. Las fracciones sobre estos mínimos se redondearán a la tonelada superior para unidades de peso y al metro cúbico para unidades de volumen. Se aplicará la tonelada métrica siempre que el peso volumétrico de la carga no sea superior a su peso real, en estos casos los valores serán por metro cúbico.
- (6) CARGA BANANO: es aquella que se presenta embalada, puede ser tratada como unidad, cuya forma, dimensión y peso permite un tratamiento como carga convencional, que no requiere ser unitizada, paletizada o prelingada para ser operada con el equipo y la estructura básica del puerto.

TARIFAS GENERALES CONTECON GUAYAQUIL S.A. (CGSA)

Codigo		Servicio Especiales	Unidad	Tarifa Vigente	Ajuste Sectorial	Nueva Tarifa	Detalle
Type	Subcodigo						
ST	C 0001-0	Transferencia de Contenedores Llenos (Ship to Yard)	\$ (Box)	130,49			
ST	C 0002-0	Transferencia de Contenedores Vacios (Ship to Yard)	\$ (Box)	91,34			
ST	C 0003-0	Transferencia de Contenedores de Transbordo	\$ (Box)	117,44			
ST	G 0001-0	Transferencia de Carga General (Ship to Yard)	\$ (Ton)	4,57			
ST	G 0002-0	Transferencia de Carga General de Transbordo	\$ (Ton)	6,52			
ST	N 0001-0	Transferencia de Carga General No Convencional (Ship to Gate)	\$ (Ton/M3)	9,79			
ST	N 0002-0	Transferencia de Carga General No Convencional (Ship to Yard)	\$ (Ton/M3)	5,87			
ST	N 0003-0	Transferencia de Carga General No Convencional de Transbordo	\$ (Ton/M3)	9,13			
ST	P 0001-0	Embarque, Desembarque y Transito de Pasajeros	\$ (Persona)	26,10			
ST	V 0001-0	Transferencia de Vehiculos de buques carreros (RO/RO)-Ship to Yard o Yard to Ship	\$ (Veh)	26,10			(menos 2 Tons/unidad)
ST	V 0001-1	Transferencia de Vehiculos de buques carreros (RO/RO)-Ship to Yard o Yard to Ship	\$ (Veh)	39,15			(mas 2 Tons/unidad)
ST	V 0002-1	Reestiba de Vehiculos de buques carreros (RO/RO)	\$ (Veh)	39,15			
ST	G 0003-0	Reestiba de Carga Suelta en Bodega*	\$ (Ton)	4,46	9,33%	4,88	
ST	G 0004-0	Reestiba de Carga Suelta via Muelle*	\$ (Ton)	10,19	9,33%	11,14	
SS	C 0001-0	Almacenaje Contenedores Transbordo	\$ (Teu/dia)	3,26			
SS	C 0001-0	Almacenaje de Contenedores Vacios	\$ (Teu/dia)	3,26			Hasta 10 dias
SS	C 0001-1	Almacenaje de Contenedores Vacios	\$ (Teu/dia)	3,91			11 - 20 dias
SS	C 0001-2	Almacenaje de Contenedores Vacios	\$ (Teu/dia)	5,22			Mas de 20 dias
SS	C 0002-0	Uso de Batea de emergencia	\$ (Dia)	1304,87			
SS	C 0002-1	Uso de Batea de emergencia Carga IMO	\$ (Dia)	3914,61			
SS	N 0001-0	Almacenaje Carga General No Convencional en patios (2)	\$ (M3/dia)	0,26			Hasta 10 dias
SS	N 0001-1	Almacenaje Carga General No Convencional en patios (2)	\$ (M3/dia)	0,39			11 - 20 dias
SS	N 0001-2	Almacenaje Carga General No Convencional en patios (2)	\$ (M3/dia)	0,52			Mas de 20 dias
SS	N 0002-0	Almacenaje Carga General No Convencional en bodegas (2)	\$ (M3/dia)	0,39			Hasta 10 dias
SS	N 0002-1	Almacenaje Carga General No Convencional en bodegas (2)	\$ (M3/dia)	0,59			11 - 20 dias
SS	N 0002-3	Almacenaje Carga General No Convencional en bodegas (2)	\$ (M3/dia)	0,78			Mas de 20 dias

TARIFAS GENERALES CONTECON GUAYAQUIL S.A. (CGSA)

Codigo		Servicio Especiales	Unidad	Tarifa Vigente	Ajuste Sectorial	Nueva Tarifa	Detalle
Type	Subcodigo						
SS	N 0003-0	Almacenaje Carga General No Convencional en bodegas especiales (2)	\$(M3/dia)	0,52			Hasta 10 dias
SS	N 0003-1	Almacenaje Carga General No Convencional en bodegas especiales (2)	\$(M3/dia)	0,78			11 - 20 dias
SS	N 0003-2	Almacenaje Carga General No Convencional en bodegas especiales (2)	\$(M3/dia)	1,04			Mas de 20 dias
SS	V 0001-0	Almacenaje Vehiculos	\$(unidad/dia)	4,57			(menos 2 Tons/unidad)
SS	V 0002-0	Almacenaje Vehiculos	\$(unidad/dia)	7,83			(mas 2 Tons/unidad)
SR	O 0001-0	Servicio de utilerias varios	\$(Unidad)	652,44			
SR	O 0002-0	Servicio de Provision de Personal	\$(Hora/Hombre)	13,05			
SR	O 0002-1	Servicio de Provision de Personal (Tecnico)	\$(Hora/Hombre)	26,10			
SR	O 0003-0	Provision de equipo	\$(Hora)	913,41			MHC
SR	O 0003-1	Provision de equipo	\$(Hora)	110,91			(13 - 30 Tons)
SR	O 0003-2	Provision de equipo*	\$(Hora)	19,10	9,33%	20,88	(hasta 3 Tons)
SR	O 0003-3	Provision de equipo*	\$(Hora)	31,84	9,33%	34,81	(6 Tons)
SR	O 0003-4	Provision de equipo*	\$(Hora)	44,57	9,33%	48,73	(10 - 12 Tons)
SR	O 0004-0	Conexión a la red de agua	\$(Operacion)	130,49			
SR	O 0004-1	Suministro de agua	\$(Ton)	3,26			
SR	O 0008-0	Provision de materiales	\$(Unidad)	652,44			
SP	O 0001-0	Uso de infraestructura para vehiculos terrestres de abastecimiento a naves	\$(Vehiculos)	26,10			
SO	C 0001-0	Conexión/desconexión Contenedores Reefer a Bordo de la Nave	\$(Box)	6,52			
SO	C 0002-0	Pre-enfriado (Contenedores Refrigerados)	\$(Box/Hora)	3,91			
SO	C 0003-0	Limpieza de contenedor	\$(Unidad)	26,10			
SO	C 0004-0	Conexión/desconexión de unidad a clip on o genset	\$(Unidad)	19,57			
SO	C 0005-0	Desinfección Automática de Cntrs	\$(Box)	6,36			
SO	O 0001-0	Planificación para operaciones de proyecto	\$(Proyecto)	13048,70			
SO	O 0002-0	Servicio de Paletizaje	\$(Pallet)	19,57			
SO	O 0003-0	Amarra y Desamarra a Medios de Transporte Terrestre	\$(Unidad)	19,57			
SO	O 0004-0	Otorgamiento de certificados y/o copias	\$(Documento)	13,05			

TARIFAS GENERALES CONTECON GUAYAQUIL S.A. (CGSA)

Codigo		Servicio Especiales	Unidad	Tarifa Vigente	Ajuste Sectorial	Nueva Tarifa	Detalle
Type	Subcodigo						
SI	C 0001-0	Colocacion Sello	\$(Sello)	3,26			
SI	C 0002-0	Etiquetado/Desetiquetado Contenedores/Carga IMO (no incluye material)	\$(Operacion)	13,05			
SI	C 0003-0	Provision y Colocacion Sello	\$(Sello)	10,44			
SI	C 0004-0	PTI Inspección Contenedores Refrigerados	\$(Unidad)	52,19			
SI	C 0005-0	Colocacion/Retiro de Cerrojos Electronicos	\$(Cerrojo)	26,10			
SI	C 0006-0	Servicio de Testeo de Carga para Gruas de Buque	\$(Operacion)	498,11			
SI	N 0001-0	Operac. Aforo/Inspeccion Carga General No Convencional	\$(Ton/M3)	1,57			
SI	O 0002-0	Medicion de bultos	\$(Unidad)	6,52			
SI	O 0003-0	Clasificación	\$(Unidad/Ton/M3)	2,61			
SI	V 0001-0	Operac. Aforo/Inspeccion Vehiculos	\$(Unidad)	2,61			
SI	V 0002-0	Inventario de vehiculos	\$(Unidad)	13,05			
SH	C 0001-0	Manipuleo Contenedores en Terminal	\$(Box)	32,62			
SH	N 0001-0	Recepcion/Despacho de Carga General No Convencional	\$(Ton/M3)	3,91			
SH	O 0001-0	Manipuleo Pontones / Tapa de Bodega	\$(Unidad)	130,49			
SO	O 0005-0	Traslado de unidades	\$(unidad/ton/m3)	652,44			
SH	V 0001-0	Recepcion/Despacho de Vehiculos provenientes/destinados a buques carreros (RO/RO)	\$(Veh)	26,10			(menos 2 Tons/unidad)
SH	V 0001-1	Recepcion/Despacho de Vehiculos provenientes/destinados a buques carreros (RO/RO)	\$(Veh)	39,15			(mas 2 Tons/unidad)
SO	O 0006-0	Servicio de Despaletizaje	\$(Pallet)	13,05			
SP	C 0006-0	Fuera de Norma		20,00%			
SO	C 0005-0	Pesaje Contenedores	\$(Unidad)	39,15			
SO	O 0007-0	Pesaje Carga General	\$(Ton)	5,87			
SO	B 0001-0	Operac. Inspeccion (Banano)	\$(Ton)	1,96			
SO	B 0002-0	Porteo de Carga (Banano)	\$(Ton)	1,96			
SS	C 0003-0	Almacenaje de Cntrs en patios especiales	\$(Teu/dia)	3,91			Hasta 10 dias
SS	C 0003-1	Almacenaje de Cntrs en patios especiales	\$(Teu/dia)	7,83			11 - 20 dias
SS	C 0003-2	Almacenaje de Cntrs en patios especiales	\$(Teu/dia)	10,44			Mas de 20 dias
SO	B 0003-0	Porteo Carga General No Convencional	\$(Ton/M3)	1,96			
SU	O 0001-0	Trincada de Carga General No Convencional	\$(Punto)	326,22			
ST	G 0001-1	Transferencia de Carga General (HOOK / HOOK)	\$(Ton)	2,61			

TARIFAS GENERALES CONTECON GUAYAQUIL S.A. (CGSA)

Codigo		Servicio Especiales	Unidad	Tarifa Vigente	Ajuste Sectorial	Nueva Tarifa	Detalle
Type	Subcodigo						
ST	G 0001-2	Transferencia de Carga General No Convencional (HOOK / HOOK)	\$ (Ton/M3)	3,91			
SW	O 0001-0	Desconsolidacion de Furgones	\$ (Unidad)	221,83			
SR	O 0003-5	Provision de equipo	\$ (Hora)	391,46			DEMAG
SS	C 0004-0	Alquiler de Contenedores	\$ (Box/día)	52,19			

* Base la tarifa con descuento acordada en Ago-2014 + ajuste por sectorial de mano de obra (variación 2014 al 2016), acorde a la cláusula 3.2 del acta de acuerdo y renegociación contractual.

Anexo No. 7 Tarifas de demoraje cobrado por las diferentes navieras que operan en Ecuador.



AVISO DE LLEGADA

Estimado Cliente

Tenemos el agrado de informar que su carga esta próxima a arribar, para tal efecto adjunto detalles del BL.
 "Las fechas de arribo de las naves están sujetas a cambios sin previo aviso"

Nave WAN HAI 515 E029
 Bandera SG SINGAPORE
 B/s
 MRN CEC2016WHLU5216
 Código de Línea 0002 - COSCO
 Almacén 7400 - INARPI
 Fecha Estimada de Arribo GUAYAQUIL Junio, 10 del 2016
 Secuencia BL 1036

LOCAL CHARGES

Processing Service	BL	\$ 45.00 + IVA
Administration Fee	BOX	\$ 35.00 + IVA
Container Seal	BOX	\$ 16.00 + IVA
Container Handling Empty	BOX	\$ 40.00 + IVA
Transfer Fee - Collect Only	BOX	\$ 125.00 + IVA
Transfer Fee - Collect Only - THC only	BOX	\$ 25.00 + IVA
BL Issuance	BL	\$ 45 + IVA
Containers Repair insurance	BOX	\$ 25 + IVA

VALOR DE FLETE COLLECT:

THC Destino	BOX	\$ 145.00
ISP	BOX	\$ 10.00

GARANTIA DE CONTENEDOR: 20': USD 1000/ 40': USD 1500 / 40RH: USD 3000

DIAS LIBRES:

EQUIPO SECO Y EQUIPO ESPECIAL 15 DIAS CALENDARIOS // EQUIPO REEFER / NOR 4 DIAS CALENDARIOS

TARIFA DEMORAJE POR CONTENEDOR:

16- 20 días en adelante: 20' ST: USD40 // 20' FR/OT USD55 // 40' ST/HC : USD60 // 40' FR./OT : USD70

21 días en adelante: 20' ST: USD60 // 20' FR/OT USD70 // 40' ST/HC : USD80 // 40' FR./OT : USD90

20'RF: 5 - 9 día USD90 // 5 día en adelante USD120 // 40'RF/RO: 5 - 9 día USD110 // 10 día en adelante USD150

Vale resaltar que todos los pagos deben realizarse con Cheque certificado a nombre de Agencia del Pacifico DELPAC S.A., dado que la Agencia no acepta efectivo en Caja.

NOTA IMPORTANTE: Para la entrega de la unidad vacía al depósito, éste requiere la presentación de la CAS vigente, caso contrario el Depósito no aceptará recibir el contenedor vacío.

Adicionalmente, nótese que el contenedor vacío debe ser devuelto con el sello plástico al depósito lavado/limpio, de lo contrario los costos de limpieza serán facturados al Cliente.

Para mayor información nos puede contactar vía e-mail a la casilla customerservice@delpac-sa.com // y de requerir factura de gastos locales a la casilla facturación@delpac-sa.com

Estamos ubicados en 9 de Octubre 2009 y los Ríos, Piso 9 of. 3 Telf. 042371172, nuestros horarios de atención son: 08:30 a 12:30 - 14:30 a 17:00



AVISO DE LLEGADA

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

VESSEL / VOY-NO /ETA:	WARNOW DOLPHIN	124GIN	10-JUN-16
VESSEL CUSTOMS' ID:	124GIN		
POL/POD/IMPORT ABP:	SAN ANTONIO	GUAYAQUIL (CONTECON GUAYAQUIL S.A. (
B/L-NO / DEST / TYPE:	XXXXXXXXXX		NEGOTIABLE
B/L CUSTOMS' ID:			
SHIPPER:	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	CHILE
CONSIGNEE:	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	ECUADOR
NOTIFY:	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	ECUADOR

COMENTARIOS:

"LAS FECHAS DE ARRIBO DE LAS NAVES ESTAN SUJETAS A CAMBIOS SIN PREVIO AVISO"

"PARA LA FACTURACION AUTOMATICAMENTE SE CONSIDERARA COMO CLIENTE LA INFORMACION QUE SE ESTIPULE EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE (BL) COMO CONSIGNATARIO, CUALQUIER CAMBIO A ESTA DISPOSICION TENDRA UN COSTO DE \$50+IVA."

COSTOS LOCALES (NO INCLUYE IVA):
 Documentation Fee Por BL \$ 65,00
 Container Control Fee Por Cntr \$ 135,00
 Administration Fee Por Cntr \$ 65,00
 DTHC (DRY & REEFER) Por Cntr \$ 165,00
 E-CAS Por BL \$ 5,00
 Control Seal Fee Por Cntr \$ 5,00

Emisión OBL destino Por BL \$ 30,00

(Los costos de lavado se generan posterior a la devolución de la unidad, le enviaremos un aviso de cobro)
 LAVADO SIMPLE USD33,60
 LAVADO ESPECIAL USD67,20

FACTURAREMOS EMISION TARDIA DE LOS OBLs USD30 POR EL RETIRO DE LOS MISMOS POSTERIOR A LOS 5 DIAS LABORABLES DEL ARRIBO O FECHA EN QUE SE RECIBE LA INSTRUCCION DE EMISION EN GUAYAQUIL.

GARANTIAS CNTR 20ST USD 2.500, CNTR 40' ST-HC USD 5.000, CNTR 20RF Y 40RF USD 15.000, CNTR 20OT-FR USD 10.000, CNTR 40' OT-FR USD 10.000 GARANTIA PARA MENAJE DE CASA 20ST USD 2.000/ 40ST-HC USD 4.000
 SE RECIBIRAN SOLO CON CHEQUE GERENCIA DE UN BANCO O DEPOSITO EN EFECTIVO A LA CTA.CTE. CMA CGM ECUADOR.
 EL RETIRO OPORTUNO DE SU CARGA/CONTENEDOR SERA IMPORTANTE Y EVITARA PAGAR CARGOS EXTRAS POR DEMORAJES.

IMPORT-DROP OFF CONTAINER FEE (ECUO): USD50 p/cntr

LOS DIAS LIBRES AUTORIZADOS POR LA LINEA A PARTIR DEL ARRIBO DE LA NAVE SON:
 CARGA SECA Y EQUIPOS ESPECIALES 8 DIAS LIBRES CALENDARIOS
 CARGA REFRIGERADA Y EQUIPOS NOR 4 DIAS LIBRES CALENDARIOS

** TARIFA DEMORAJE PARA EQUIPOS SECOS (DIARIOS POR CONTENEDOR)
 20ST: 9-13 DIAS USD 75.00 14-30 DIAS USD 95 31 DIAS EN ADELANTE USD 135
 40ST/HC: 9-13 DIAS USD 75.00 14-30 DIAS USD 95 31 DIAS EN ADELANTE USD 135

*** TARIFA DEMORAJE PARA EQUIPO ESPECIAL A PARTIR DEL DIA 9 EN ADELANTE SON:
 20 OT/FR USD 150 DIARIOS POR CONTENEDOR
 40 OT/FR USD 225 DIARIOS POR CONTENEDOR

*** TARIFA DEMORAJE PARA CARGA REFRIGERADA A PARTIR DEL DIA 5 EN ADELANTE SON:
 20RF/40RF 5-8 DIAS USD 150 DESDE DIA 9 EN ADELANTE USD 230
 20/40RF/NOR 5-8 DIAS USD 150 DESDE DIA 9 EN ADELANTE USD 225

NOTA:
 TODA PAGO DE FLETE, DEMORAJE Y GARANTIAS DEBERAN SER CANCELADOS CON CHEQUES CERTIFICADOS
 HORARIO DE ATENCION PARA VISTO BUENO, DEMORAJE 08:30 - 16:00.
 DIRECCION: - AV.RODRIGO CHAVEZ, PARQUE EMPRESARIAL COLON, EDIFICIO CORPORATIVO 2 PISO 5 OFICINA 501 Y 503. PBX.(593-4)2136500 FAX.(593-4) 2136501..

Arrival / Freight Notice

EMBARCADOR CALLE 8 FINAL. LOTE 3, MANZANA 27 FRANCE FIELD COLON PANAMA	No. DE BU SUDU /BLES0370 5BLBES0370 MANIFIESTO MRN CEC2016HLCU5430	ACC. Ref.	FECHA: 10.06.16
CONSIGNATARIO GUAYAQUIL ECUADOR RUC	La entrega de la carga se efectuará solamente contra entrega de documentos requeridos, BL original endosado y el pago del flete y recargos en caso de condición de pago "Collect". El tiempo libre para el retiro de sus contenedores incluye Sábados, Domingos y feriados. Este tiempo es de: CONTENEDORES SECOS 7 DIAS - CONTENEDORES REFRIGERADOS 4 DIAS. Los pagos deben ser hechos con cheque certificado a nombre de: HAMBURG SÚD ECUADOR S.A., Las Monjas 10 y C.J. Arosemena, Edificio Berlin, Planta Baja, Bloque B, P.O. Box 09-01-1034, Guayaquil, Ecuador. El Viso Bueno debe ser tramitado en un plazo de 5 días laborables a partir del arribo de la nave, después de este tiempo deberán cancelar USD 56. Dicha tarifa también se aplica para el retiro tardío de BL. En caso de ser emitidos en destino deben ser retirados con una carta de autorización. La información del BL es ingresada al sistema de la Aduana tal como está manifestada en la documentación, la misma que está disponible en la página WEB de la SENA, en donde se deben confirmar los datos del BL, previo al ingreso del DAU. Cualquier discrepancia o valor que se genere después del ingreso de la información no será responsabilidad de la Agencia. Los Avisos de Llegada se envían inmediatamente como cortesía a nuestros clientes. La fecha estimada de arribo es sujeta a cambios sin previo aviso.		
NOTIFICANTE			

NAVE / VIAJE / RUMBO HANSA EUROPE 620 S	BANDERA LIBERIA	FECHA ESTIMADA DE ARRIBO 13.06.16	TERMINAL
ORIGEN	PUERTO DE EMBARQUE MANZANILLO PA	PUERTO DE DESCARGA GUAYAQUIL EC	DESTINO FINAL

PARTICULARIDADES INSTRUIDAS POR EL EBARCADOR

1 - 20' CONTAINER - SHIPPER'S LOAD, STOW, WEIGHT, COUNT AND SEAL 358 Carton PRODUCTOS FARMACEUTICOS. TEMPERATURA +20C VENTILACION CERRADA CONTROL 16-64 DEL ECUADOR GUAYAQUIL, ECUADOR FACTURA: BAG-07669 CONTROL 16-11	SC NO.: LPAQ5001182 Reg. Temperature: 20.00 c 358 1.105 MT
---	---

SUDU
FLETE COLLECT

Container	Seal-Numbers	Tare	Type	Packages
SUDU1193773	H3557688	2940	20'RF	358
		190687534	/	PTYS01564219

Freight/Charge Basis	Rated as	Prepaid	Collect
PER CONTAINER LUMPSUM	1008.000 USD		1008.00 USD

De acuerdo con el manifiesto, la nave trae a bordo las mercancías arriba mencionadas consignadas a su atención como notificante. Favor informar al área de Servicios al Cliente de nuestras oficinas sus requerimientos antes de la llegada de la nave.

Todos los fletes y recargos deben ser pagados antes de la entrega de las mercancías. Los costos por sobrestado, almacenaje deben pagarse según lo prescrito por las tarifas de la naviera, terminal y puerto, éstos serán cargados a las mercancías una vez terminado el tiempo libre aplicable.

PARA SERVICIO AL CLIENTE FAVOR CONTACTAR A: import@hamburgsud.com
Tel.: 372-1300 ext. 323/326/327

GRACIAS POR SU PREFERENCIA

Los cargos diarios por DEMORA son los siguientes: 20' DC : US\$ 60 - día 1-30 US\$120 - día 31 en adelante 20' FR, 40' FR, 20' OT, 40' OT: US\$ 100/día 1-30 US\$ 200 - día 31 en adelante 40' DC, 40' HC : US\$ 70 - día 1-30 US\$120 - día 31 en adelante 20' RF, 40' RF Y NOR: US\$ 150 - día 1-30 US\$ 300 - día 31 en adelante	PAGOS LOCALES previo a Certificación de BL: Procesamiento de BL: US\$ 61.00 - por BL Emisión de BL en destino: US\$ 61.00 - por BL Recepción de contenedor vacío: US\$ 50.40 - por cont. THC (DESTINO DRY) : US\$ 155 - por cont. THC (DESTINO RF): US\$ 165 - por cont. Administración de Contenedor: US\$ 56.90 - por cont. Servicio por Exoneración de Garantía: US\$ 44.80 - por cont. Carta Autorización de Salida: US\$ 61.00 - por BL	Los valores de Garantía por los contenedores son: de 20' Normal (DRY) US\$ 2,500.00 de 40' Normal (DRY) US\$ 5,000.00 de 20' Especial (OT/FR) US\$ 5,000.00 de 40' Especial (OT/FR) US\$ 7,500.00 de 20' Refrigerado US\$ 10,000.00 de 40' Refrigerado US\$ 15,000.00
---	--	---

AVISO DE LLEGADA DE MERCADERIA

FOR COA 18 VER 07 01 2016

Cliente:

KUEHNE + NAGEL S.A.

Buque:	CAUQUENES V-005E	Módulo:	CONTECON (COD #9025)
Fecha de embarque:	12 DE JUNIO DEL 2016	Bandera:	Liberia [LR]
Puerto:	BUENAVENTURA / GUAYAQUIL	Manifiesto:	CEC2016-ILCU5429
Numero Bill of lading:	HDMU	Codigos en Equipass:	LINEA: 02903314 - AGENCIA: 9087502

CONCEPTO:	MONTO MAS IVA
Procesamiento doc Import:	USD 50.00 + IVA por BI
Emitión de bis originales:	USD 50.00 + IVA por BI
Actualización Carta de Salida:	USD 50.00 + IVA por CAS.
Handling:	USD 50.00 + IVA por contenedor
Administración critr Import:	USD 40.00 + IVA por contenedor
Seguro de contenedor:	USD 25.00 + IVA por contenedor
Transferencia Import:	FLETES COLLECT USD 100.00 + IVA por contenedor
	THC USD 20.00 + IVA por contenedor

(TERMINAL HANDLING DESTINATION)	MONTO
T.H.D.	USD140.00 (NO GRAVA IVA/POR CONT)

LIMPIEZA DE CONTENEDORES	MONTO MAS IVA
LAVADO SIMPLE	USD 8.00 + IVA por contenedor
LAVADO COMPLETO	USD 25.00 + IVA por contenedor
LAVADO QUINCO	USD 70.00 + IVA por contenedor

GARANZIA DE CONTENEDORES / TARIFAS POR SOBRESTADIA				
CONTENEDOR	DIAS LIBRES	GARANZIA	DEMORAJE	
			5 primeros días	6to día en adelante
20' DV	10	USD400	USD 75 (DIA)	USD 90 (DIA)
20' FR/OT	3	USD400	USD 180 (DIA)	USD 240 (DIA)
20' RF	3	USD1500.00	USD 180 (DIA)	USD 240 (DIA)
40' DV/HC	10	USD400.00	USD 85 (DIA)	USD 100 (DIA)
40' NOR	10	USD1500.00	USD 85 (DIA)	USD 100 (DIA)
40' FR/OT	3	USD600.00	USD 180 (DIA)	USD 240 (DIA)
40' RF	3	USD1500.00	USD 180 (DIA)	USD 240 (DIA)
MENAJE DE CASA 20'DV	10	USD1000.00	USD 75 (DIA)	USD 90 (DIA)
MENAJE DE CASA 40'DV	10	USD1500.00	USD 85 (DIA)	USD 100 (DIA)

EN CASO DE SOBRESTADIA SE COBRARA EL RECARGO TRANSFERENCIA DEMORAJE USD 40 + IVA POR CONTENEDOR VALOR QUE DEBE SER CANCELADO JUNTO CON LA SOBRESTADIA PREVIO A LA LIBERACION DE LA CARGA, EN CADA.

NOTAS IMPORTANTES:

- * Los valores antes mencionados y la sobrestadía deben venir en cheque certificado a nombre de NAVISUR S.A.
- * Todo pago por concepto de FLETES/THC, GASTOS LOCALES, GARANZIA Y DEMORAJE deberán efectuarse con cheques INDEPENDIENTES Y CERTIFICADOS, en caso de depósito realizado en la siguiente cuenta: Cta Cte# 2006099171, Bco. Prodebanco.
- * Los contenedores deberán ser entregados al depósito en las mismas condiciones en que salieron del puerto marítimo, para el reembolso de la garantía.
- * La información del bill of lading es ingresada al sistema de aduana tal como está manifestada en la documentación, la misma que está disponible en la página web del SENAE, con la cual deben confrontar que la información de su B/L haya sido ingresada correctamente. Cualquier discrepancia o valor que se genere después del ingreso de la información no será responsabilidad de la agencia.
- * Las facturas serán emitidas a nombre de quien figure como Consignatario del Conocimiento de Embarque Master (MB/L). De requerir sean emitidas con una razón social diferente al MB/L, deberán solicitarlo en horario de oficina una vez recibido el AVISO DE LLEGADA, a las siguientes direcciones: COMERCIAL: commercial@navisur.com.ec
- * En caso de solicitar la anulación de una factura y de requerir su re-impresión con alguna modificación (razón social, fecha u otro), se aplicará el cobro de USD 10.00 + IVA por nueva emisión.
- * DIRIGIDO A CLIENTES CON EXONERACION DE GARANZIA: En caso de no requerir el rubro por exoneración de garantía, favor confirmar por esta vía una vez recibido el aviso de llegada para evitar costos por nueva factura. Caso contrario, se procederá a facturar el rubro en mención.
- * Para consulta de cálculo de demoraje contactarse con el Departamento Comercial.
- * Los contenedores deberán ser devueltos en ARETINA, en los siguientes horarios:
Lunes a Viernes: 8h00-17h00, y Sábados: 8h00-12h00.

* Adjunto a la presente si vos encontrar copia del B/L que será presentado a las autoridades correspondientes.
* Favor indicarnos con anticipación cualquier cambio en el B/L adjunto, a fin de evitar discrepancias con la aduana y costos.

Guayaquil: 10 de Agosto 103 y Malacón, Edif. Vairo, 8to piso / Teléfonos: 2589950 Fax: 2320531
Cajón: Francisco Salazar E110-37 y José Luis Tameyo Edif. Business Center, Piso 5, Cño. 602 Tfn: (02) 39 44 349

BL No. [REDACTED]

Container No.	Seal No.	Seal Value	Size/Type/Height	Tare Weight	Pkgs.	Weight	Measurement	Roll Bond /Pick-up No.
MWCU5220578ML-PA0207580	CLOC045988	72248	40 REEF 9'6"	4400.000 KGS	22	3982.000 KGS	33.4900 CBM	

Freight & Charges	Rate	Curr.	Unit	Prepaid	Collect
Documentation fee - Destination	100.00	USD	PER_DOC		100.00
Terminal Handling Service - Destination	150.00	USD	PER_CONTAINER		150.00
Import Service	70.00	USD	PER_CONTAINER		70.00
Total USD		USD			320.00

The above mentioned cargo is due to arrive aboard subject vessel Orlyor About

Date
2016-05-03

CARGOS LOCALES

Documentación fee destination USD 100 por conocimiento de embarque
 Import service charge USD 70 por contenedor
 Handling charge destination USD 150 por contenedor
 Drop off fee charge USD 35 por contenedor

Si el flete es cancelado en destino por el consignatario aplica el recargo de freight collection fee : \$120

GARANTÍAS

Contenedores de carga seca: 20'dry USD 3000 / 40'dry USD 3000
 Contenedores refrigerados o equipo especial: 40'RI/RF/ET USD 4000

Las garantías deben ser entregadas en cheque certificado a nombre de Maersk del Ecuador C.A.-Sealand

Recepción y entrega de garantías (Miércoles a Viernes de 09:00 a 12:30 y 14:00 a 17:00) en MARGLOBAL.

DIAS LIBRES (días calendario)

Tipo contenedor	Tarifa Día 1-5	Tarifa Día 6 en adelante	Días Libres	Garantía
DRY20	\$60.00	\$100.00	0	\$1000
DRY40	\$80.00	\$120.00	0	\$2000
REE20	\$200.00	\$300.00	3	\$1500
REE40	\$200.00	\$300.00	3	\$1500
ROR 40	\$80.00	\$120.00	0	\$4000

NOTAS IMPORTANTES:

Para poder retirar su carga del terminal debe:

- Cancelar gastos locales (Con cheque certificado a nombre de Maersk del Ecuador C.A.-Sealand, o depósito en número de cuenta bancaria de CITIBANK 148566127)
- Dejar 1 BL original a la revisora (Si el BL Original no ha sido impreso en origen, favor contactarnos al mail customerservice@sealand.com)
- Dejar cheque de garantía y carta de compromiso*1
- Cancelar valores por demora generados hasta la fecha de salida.
- En caso de que la carga sea endosada a otra empresa, se debe presentar carta de endoso original con firma y sello.
- Para solicitar un formato de carta de compromiso favor escribir a customerservice@sealand.com
- A partir del 29 de Febrero estamos cambiando las casillas de correo electrónico de Servicio al Cliente a Customerservice@sealand.com. Para obtener más información haz click aquí <http://app.comunicacion.maerskline.com/es/es?n=754431491&e=2154588&g=7424b9a09064f08ba6846a55a6e4eb8&eqTracked=3F0AB11A003842A18276190756E79873&seqid=14097&seqpt=1>

Proceso de devolución de garantía:

Notar el trámite para retirar garantía en ventanilla (inglés):

1. Enviar un correo de confirmación al correo : cobranzas@maersk.com, indicando los siguientes datos:
 - Número de BL asociado a su garantía + scan de los interchange
 - Para rastrear mejor su solicitud colocar en el mail el título "CONFIRMACION GARANTIA + NUMERO DE SU BL**"
2. Su oficial revisará si no hay cargos pendientes por demora y revisará que no existan cargos por daños o limpiezas de los contenedores.
3. Usted recibirá un mail de confirmación respecto al status de la garantía.
4. Favor imprimir el mail de confirmación
 - a. Para retirar la garantía en ventanilla:
 1. Debe presentar en ventanilla el recibo original de la garantía + los interchange + mail de confirmación + el pago de cualquier cargo adeudado (según lo indicado en el mail de confirmación)
 2. En ventanilla se imprimirá un nuevo recibo de garantía para usted.
 - b. Para retirar la garantía en ventanilla:
 1. Debe presentar en ventanilla el recibo original de la garantía + los interchange + mail de confirmación + el pago de cualquier cargo adeudado (según lo indicado en el mail de confirmación)
 2. En ventanilla se imprimirá un nuevo recibo de garantía para usted.

COUNTER SEALAND

Todos los trámites mencionados deben ser gestionados en MARGLOBAL ubicados en
 Av Las Morjas y Carlos Julio Assemena
 Centro Comercial Aventura Plaza
 Local # 46, Planta Baja.

Horario de Atención:

- Lunes a Viernes - 09:00 a 12:30 y 14:00 a 16:30.
- No se acepta efectivo en el counter
- Cualquier inquietud puede comunicarse con el área de Servicio al cliente telef. 2595689 o al correo customerservice@sealand.com
- Los arribos pueden ser consultados en el siguiente link, utilizando la opción "Rastree su embarque": <https://www.sealand.com/es-es/>

Entrega de contenedores

- Devolución en Quito: Es importante recalcar que estos depósitos SOLO recibirán unidades limpias, sin olores, óxidos, golpes, manchas, piso y paredes en perfecto estado. De no ser aceptadas las unidades deberán ser entregadas en Cillitold (RFS), Guayaquil.
- Contenedores vacíos pueden ser entregados en Guayaquil:
 - Equipos secos en Cillitold (RFS)
 - Equipos refrigerados en Farberm Sur o Farberm Norte.
- El valor de \$35 será agregado en el BL en condición collect asignado al consignatario.
- * Cillitold: Km 24 vía Perimetral
- * Farberm Sur: Guano Norte, Av. Barcelona y Callejón Público, Solar 8.
- * Farberm Norte: Av. Perimetral y Vía Daula, detrás de Indulac

Sabía usted...

Para recibir avisos de llegada debe estar registrada en la página web www.sealand.com en la sección de notificaciones. Con esta opción podrá agregar correos electrónicos que desee recibir esta información.

Para cualquier inquietud adicional favor contactar al equipo de servicio al cliente al correo: customerservice@sealand.com

Cargos locales		
Documentation fee destination		USD 100 por conocimiento de embarque
Import service charge		USD 70 por contenedor
Handling charge destination		USD 150 por contenedor
Garantías		
Contenedores de carga seca: 20'dry USD 1000 / 40'dry USD 2000		
Contenedores refrigerados o equipo especial: 40'rf/ll/ol USD 4000		
DIAS LIBRES (días calendario)		
Tipo	Días libres	Tarifa
20'DRY	8	USD 60 por día a partir del día 9 hasta el día 13, USD 100 por día a partir del día 14 en adelante
40'DRY	8	USD 80 por día a partir del día 9 hasta el día 13 USD 120 por día a partir del día 14 en adelante
40'REF	3	USD 200 a partir del día 4 hasta el día 8 USD 300 a partir del día 9 en adelante.
EQUIPO ESPECIAL 10 USD 80 por día		
NOTAS IMPORTANTES:		
- Para poder retirar su carga del terminal debe:		
* Cancelar gastos locales (Con cheque certificado a nombre de Maersk del Ecuador C.A. o depósito en número de cuenta bancaria de CITIBANK 148566011)		
* Dejar 1 BL original a la naviera (Si el BL Original no ha sido impreso en origen, favor contactarnos)		
* Dejar cheque de garantía y carta de compromiso.		
* Cancelar valores por demoraje generados hasta la fecha de salida.		
* En caso de que la carga sea endosada a otra empresa, se debe presentar carta de endoso. El formato de carta puede ser solicitado a ec.import@maersk.com		
- Las garantías por contenedor son las siguientes:		
20 DRY \$1000 (POR CONTENEDOR)		
40 DRY \$2000 (POR CONTENEDOR)		
40 REF \$4000 (POR CONTENEDOR)		
- Las garantías deben ser entregadas en cheque certificado a nombre de Maersk del Ecuador		
- No se acepta efectivo en el counter de Maersk		
- Cualquier inquietud puede comunicarse con el área de Importaciones telf. 2595800		
- Los arribos pueden ser consultados en el siguiente link: http://my.maerskline.com/		
- Los Números de Manifiestos están disponibles en el link: http://www.maerskline.com/es-ec/countries/ec/world%20factbook/general/vessel-information		
- Disponemos de información para el cálculo de demoraje, consultar el link: http://www.maerskline.com/es-ec/countries/ec/world%20factbook/general/demurrage-detention		
- Contenedores vacíos pueden ser entregados en Guayaquil:		
Equipos secos en Cilikold, Equipos refrigerados en Farbem Sur o Farbem Norte.		
* Cilikold: Km 24 vía Perimetral		
* Farbem Sur: Guasmo Norte, Av. Barcelona y Callejón Público, Solar 8.		
* Farbem Norte: Av. Perimetral y Vía Daule, detrás de Indulac.		



AVISO DE LLEGADA DE MERCADERIA

FOR COMR 20 VER 21 12 2016

Cliente:
KUEHNE + NAGEL S.A.

Buque:	MAGARI V.00139	Medio:	Inarpi (COD# 7400)
Fecha estimado:	11Feb/2016	Bandera:	LIBERIA
Puerto:	NORFOLK, VA	Manifiesto (MRN):	CEC2016MOLU0000
Numero Bill of lading:	NOLL		

VALORES A CANCELAR		
CONCEPTO:	MONTO MAS IVA	
Procesamiento Doc. Import	USD50.00	por B/L
Emisión BLs Originales	USD50.00	por B/L
Actualización Carta de Salida	USD50.00	por B/L
Seguro para contenedores de Importación	USD30.00	por contenedor
Handling	USD50.00	por contenedor
Administración cont. Import.	USD40.00	por contenedor
Transferencia Import: FIETE COLLECT	USD100.00	por contenedor
TRD	USD20.00	por contenedor

(TERMINAL HANDLING DESTINATION)	MONTO	
T.H.D. 20'	USD135.00	(NO GRAVA IVA / POR CONT.)
40'	USD135.00	(NO GRAVA IVA / POR CONT.)

GARANTIA DE CONTENEDORES / TARIFAS POR SOBRESTADIA				
CONTENEDOR	DIAS LIBRES	GARANTIA	DEMORAJE	
			8 primeros días	9 día en adelante
20' DVHCOTFR	10	USD400.00	USD 45 (DIA)	USD 70 (DIA)
20' DVHC - MENAJE DE CASA	10	USD1000.00	USD 45 (DIA)	USD 70 (DIA)
40' DVHCOTFR	10	USD600.00	USD 55 (DIA)	USD 90 (DIA)
40' DVHC - MENAJE DE CASA	10	USD1500.00	USD 55 (DIA)	USD 90 (DIA)
20' REEFERNOR	5	USD1500.00	USD 100 (DIA)	USD 150 (DIA)
40' REEFERNOR	5	USD1500.00	USD 125 (DIA)	USD 185 (DIA)

Cargo por exoneración de Garantía: USD20+IVA (sólo para clientes que cuentan con esta concesión)

EN CASO DE GENERARSE SOBRESTADIA SE COBRARA EL RECARGO "TRANSFERENCIA DEMORAJE DE \$40+IVA POR CONTENEDOR Y POR CADA \$300.0 TRANSACCION GENERADA DE DEMORAJE". RUBRO QUE DEBE SER PAGADO AL MOMENTO DE SOLICITAR CARTA DE SALIDA. SI EL DEMORAJE SE GENERA AL MOMENTO DE DEVOLVER EL CONTENEDOR, ESTE RUBRO SERA FACTURADO JUNTO CON LA FACTURACION.

COSTOS DE SERVICIOS ADICIONALES - LIMPIEZA DE CONTENEDOR		
CONCEPTO:	MONTO MAS IVA	
LAVADO SIMPLE	USD8.00	por contenedor
LAVADO COMPLETO	USD25.00	por contenedor
LAVADO QUIMICO	USD70.00	por contenedor
LAVADO QUIMICO REEFER	USD140.00	por contenedor

NOTAS IMPORTANTES:

Anexo No. 8 Borrador de la resolución emitida por el SENA E.

Resolución Nro. XXXX

SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR

DIRECTOR GENERAL

CONSIDERANDO:

Que el artículo 225 de la Constitución de la República del Ecuador, señala que el sector público está conformado, por los organismos y entidades creados por la Constitución o la ley, para el ejercicio de la potestad estatal, para la prestación de servicios públicos o para desarrollar actividades económicas asumidas por el Estado;

Que el artículo 227 de la Constitución de la República del Ecuador, dispone que la administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, descentralización, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación;

Que el artículo 211 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, en su literal i), establece que es atribución del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador: *“Regular y reglamentar las operaciones aduaneras derivadas del desarrollo del comercio internacional y de los regímenes aduaneros aún cuando no estén expresamente determinadas en este Código o su reglamento.”*;

Que el artículo 206 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, dispone: *“Política Aduanera.- Al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador le corresponde ejecutar la política aduanera y expedir las normas para su aplicación, a través de la Directora o el Director General.”*;

Que el artículo 213 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, dispone que: *“La administración del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador corresponderá a la Directora o el Director General, quien será su máxima autoridad y representante legal, judicial y extrajudicial, en razón de lo cual ejercerá los controles administrativos, operativos y de vigilancia señalados en este Código, a través de las autoridades referidas en el artículo anterior en el territorio aduanero.”*;

Que el artículo 216 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, en su literal i), establece que dentro de las competencias y atribuciones de la Directora o el Director General están: *“Expedir, mediante resolución los reglamentos, manuales, instructivos, oficios circulares necesarios para la aplicación de aspectos operativos administrativos, procedimentales, de valoración en aduana y para la creación, supresión y regulación de las tasas por servicios aduaneros, así como las regulaciones necesarias para el buen funcionamiento de la administración aduanera y aquellos aspectos operativos no contemplados en este Código y su reglamento.”*;

Que el artículo 138 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, dispone que: *“La declaración aduanera será presentada conforme los procedimientos establecidos por la Directora o el Director General.”*;

Que el artículo 63 del Reglamento al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones dispone que: *“La Declaración Aduanera será presentada de manera electrónica y/o*

física de acuerdo al procedimiento y al formato establecido por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador”;

Que el artículo 66 del Reglamento al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones dispone que el plazo para la presentación de la declaración es: *“En el caso de las importaciones, la Declaración Aduanera podrá ser presentada física o electrónicamente en un periodo no superior a quince días calendario previo a la llegada del medio de transporte, y hasta treinta días calendarios siguientes a la fecha de su arribo”;*

Que realizado el análisis correspondiente a los procesos operativos que se ejecutan en la actualidad, se estableció la necesidad de normar algunos aspectos concernientes al despacho anticipado de mercaderías.

RESUELVE:

PRIMERO.- Que el departamento de Análisis Funcional del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, dentro de un periodo de 30 días contados a partir de la suscripción del presente documento realice los siguientes ajustes al sistema informático Ecuapass, que consisten en lo siguiente:

- 1) Eliminar la obligatoriedad de presentación del manifiesto de carga “MRN” por parte de las empresas transportistas internacionales, como requisito previo para la aceptación de la declaración aduanera de importaciones.
- 2) Habilitar dentro del sistema informático ecuapass un campo específico para el “Registro de declaración aduanera de importación Anticipada” conforme a los lineamientos establecidos en el artículo 66 del Reglamento al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.
- 3) Establecer un filtro de control para evitar que el sistema duplique o mezcle la información recibida por parte de los operadores que intervienen en este proceso.
- 4) Establecer la obligatoriedad de utilizar una numeración única e irrepetible para los documentos de transporte B/L, transmitidos por las empresas transportistas, líneas navieras y consolidadoras de carga.
- 5) Determinar como obligatorio el campo que detalla la el peso o tara del contenedor, para la transmisión del manifiesto de carga.
- 6) Que el sistema informático Ecuapass remita a los almacenes temporales de arribo el alerta de transmisión de cada declaración aduanera anticipada recibida.

SEGUNDO.- Que una vez listos los cambios en el sistema Ecuapass este departamento notifique por medio de un boletín informativo al público en general.

TERCERO.- Expedir el procedimiento documentado denominado:

“GUÍA PARA OPERADORES DE COMERCIO EXTERIOR SOBRE LA GESTION DE DECLARACIONES ADUANERAS DE IMPORTACION (DESPACHO ANTICIPADO), .NORMAS Y PROCESOS PARA EL RETIRO DE MERCANCIAS DEL ALMACEN TEMPORAL

CUARTO.- Que luego de tener listos los ajustes del sistema el departamento de Mejora Continua realice la respectiva socialización de la resolución mediante talleres para los operadores de comercio exterior.

QUINTO.- Se determina un periodo de adaptación a los cambios realizados en el sistema informático Ecuapass durante los 30 días siguientes a la publicación del boletín informativo descrito en la presente resolución.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA.- Notifíquese del contenido de la presente resolución a los departamentos de Análisis Funcional, Mejora Continua, las Subdirecciones Generales, Direcciones Nacionales, Direcciones Distritales y Direcciones Técnicas de Área del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador.

SEGUNDA.- Encárguese a la Secretaría General de la Dirección General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, el formalizar las diligencias necesarias para la publicación de la presente resolución en el Registro Oficial.

Publíquese en la página web del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador para su difusión.

**FIRMA
DIRECTOR GENERAL**

Anexo No. 9 Certificación gramatológica.

CERTIFICACIÓN GRAMATOLÓGICA

Yo, DR. LUIS DOMÍNGUEZ MEDINA; Certifico que he revisado la redacción y ortografía del contenido del trabajo de tesis, cuyo tema es: **La declaración aduanera anticipada, bajo régimen de importación a consumo y su incidencia en la disminución de costos y días de despacho, de carga Reefer Contenerizada en el distrito Guayaquil Marítimo, Senae año 2015.** Elaborado por reyes Cristhian Javier Cajape Tubay, previo a la obtención del Título de Ingeniería en Comercio Exterior.

Para el efecto he procedido a leer y analizar de manera profunda el estilo y la forma del contenido del texto.

- Se cenota pulcritud en la escritura en todas sus partes.
- La acentuación es precisa.
- Se utilizan los signos de puntuación de manera acertada.
- En todos los ejes temáticos se evitan los vicios de dicción.
- Hay concreción y exactitud en las ideas.
- No incurre en errores en la utilización de las letras.
- La aplicación de la Sinonimia es correcta.
- Se maneja con conocimiento y precisión la morfosintaxis
- El lenguaje es pedagógico, académico, sencillo y directo; por lo tanto de fácil comprensión.

Por lo expuesto, y en uso de mis derechos como Dr. en Literatura y Español; recomiendo la VALIDEZ ORTOGRÁFICA de su proyecto; previo a la obtención del Título de Ingeniería en Comercio Exterior.

Atentamente



DR. LUIS DOMÍNGUEZ MEDINA
C. I. 0911529139
Reg. Senescyt 1006-03-405478
Fono: 0985224899
Luisalejandrod67@gmail.com

Dr. Luis Domínguez Medina Msc
Gramatólogo
Reg. Senescyt: 1006-03-405478