



**UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE
DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN
CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR**

**MODALIDAD COMPLEXIVO PREVIO A LA OBTENCIÓN
DEL TÍTULO**

LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR

CASO DE ESTUDIO

IMPORTACIÓN A CONSUMO DE BATERÍAS CON PLOMO-ÁCIDO

AUTOR

NICOLE CHRIS BONILLA PINCAY

GUAYAQUIL

2025

CERTIFICADO DE SIMILITUD

[illegible]

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

El estudiante egresado NICOLE CHRIS BONILLA PINCAY, declaro bajo juramento, que la autoría del presente Caso de Estudio, IMPORTACIÓN A CONSUMO DE BATERÍAS CON PLOMO-ÁCIDO, corresponde totalmente a él suscrito y me responsabilizo con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, cedo los derechos patrimoniales y de titularidad a la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil, según lo establece la normativa vigente.

Autor

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Nicole Bonilla P.", with stylized, overlapping loops and a horizontal line crossing through the middle.

Firma:

NICOLE CHRIS BONILLA PINCAY

C.I. 0953326873

ÍNDICE

ÍNDICE GENERAL

I. INTRODUCCIÓN.....	1
1.1 Antecedentes.....	1
1.2 Objetivos.....	10
1.2.1 Objetivo General.....	10
1.2.2 Objetivos Específicos	10
1.3 Preguntas de Investigación	10
1.3.1 Pregunta General	10
1.3.2 Preguntas Específicas	11
1.4 Descripción del caso de estudio	11
II. ANÁLISIS	13
III. PROPUESTA	19
IV. CONCLUSIONES	21
V. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	23

ÍNDICE DE ILUSTRACIÓN

Figura 1. Diagrama de Gantt	13
-----------------------------------	----

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.- Valor CFR.....	17
Tabla 2.- Valor de transacción.....	17
Tabla 3. Valor en Aduana.....	17
Tabla 4. Tributos Al Comercio Exterior	18

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1.- Factura Comercial EED-250113013.....	25
Anexo 2.- Bill of Lading TSD25030005.....	26

Anexo 3.- Poliza de Seguro	27
Anexo 4.- Declaración aduanera de importación	28
Anexo 5.- Liquidación	31

I. INTRODUCCIÓN

1.1 Antecedentes

El Comercio Exterior es una actividad fundamental dentro del sistema económico global y representa un conjunto de transacciones comerciales compra, venta de bienes y servicios que se realizan entre distintos países. Esta actividad ha sido fundamental en el desarrollo de las economías, ya que permite a las naciones adquirir bienes que no pueden producir eficientemente por sí mismas, extender sus mercados, fortalecer sus sectores productivos y mejorar el desarrollo de sus poblaciones.

Esta actividad comercial permite la integración económica a través de la importación y exportación de mercancías, generando ingresos fiscales, empleo, transferencia de tecnología, expansión de capacidades productivas y atracción de inversión extranjera. La expansión global y la integración a la economía global han fomentado aún más esta acción, dándole un valor estratégico y multifacético que incluye no solo a las compañías privadas, sino también a gobiernos, los cuales intervienen mediante regulaciones comerciales, acuerdos internacionales y procesos aduaneros.

En el caso del Ecuador, el comercio exterior está regulado principalmente por el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI, 2025):

Impulsará toda la actividad productiva a nivel nacional, en todos sus niveles de desarrollo y a los actores de la economía popular y solidaria; así como la producción de bienes y servicios realizada por las diversas formas de organización de la producción en la economía, reconocidas en la Constitución de la República (COPCI, 2025).

La cita destaca el compromiso de fomentar la producción inclusiva en todos los niveles, fortaleciendo a actores pequeños y solidarios. Esto es clave para un desarrollo más equitativo en el país.

Dentro del COPCI se determinan las formas de intervención del Estado, los tipos de regímenes aduaneros, el Servicio Nacional de Aduana nos indica que: "Es el tratamiento aplicable a las mercancías, solicitado por el declarante, de acuerdo a la legislación aduanera vigente" (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2025). La definición presentada resalta que los regímenes aduaneros permiten establecer el procedimiento legal que regirá sobre las mercancías desde su ingreso al país, según lo que solicite el declarante y de acuerdo con las normas vigentes.

Este proceso es clave para mantener el control en el comercio exterior, velando por que las mercancías cumplan con los requisitos legales y tributarios antes de ser liberadas o destinadas a su uso final. Además, facilita la clasificación de las mercancías según su destino, permitiendo la correcta aplicación de beneficios arancelarios o restricciones cuando corresponda.

La claridad en la aplicación de los regímenes aduaneros también aporta a la transparencia y seguridad jurídica en las operaciones de importación y exportación, generando confianza en los actores del comercio exterior, especialmente en las micro, pequeñas y medianas empresas que requieren procesos ágiles y confiables. De esta manera, se contribuye al fortalecimiento del comercio formal y se promueve un entorno de desarrollo productivo que facilita la participación de nuevos actores en el mercado internacional, impulsando así la economía del país de manera inclusiva y ordenada.

Uno de estos regímenes es la importación para el consumo (Régimen 10), que corresponde al ingreso definitivo de mercancías al país. Según el Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico De La Producción, Comercio E Inversiones (Reglamento COPCI, 2024 en el Art. 120):

Es el régimen aduanero de ingreso definitivo de mercancías al país, cuyos procedimientos para su aplicación serán establecidos por el director general del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Las mercancías ingresadas bajo este régimen podrán circular libremente en el Territorio ecuatoriano una vez satisfecha la obligación tributaria aduanera (Reglamento COPCI, Art. 120, 2024).

El fragmento resalta que la importación para el consumo permite la libre circulación de mercancías tras cumplir los tributos, lo que facilita el abastecimiento interno del país. Este proceso no solo asegura el ingreso legal de productos, sino que fortalece la disponibilidad de bienes necesarios para la población y los sectores productivos, contribuyendo al dinamismo de la economía nacional.

Uno de los pilares del comercio exterior es la importación, que consiste en el ingreso legal de mercancías extranjeras al país, con fines comerciales, productivos o de consumo. Este proceso se convierte en un elemento clave para garantizar el acceso a insumos, tecnología y productos que complementan la producción nacional, permitiendo a las empresas responder a las demandas del mercado interno y mejorar su competitividad.

Las importaciones están sujetas al cumplimiento de obligaciones tributarias (como aranceles, IVA, FODINFA, ICE), normativas técnicas, ambientales y de seguridad, así como a procedimientos específicos ante el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE, 2025). "El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador es una institución estatal, autónoma y moderna, orientada al servicio" (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2025). Este cumplimiento de obligaciones y procedimientos no solo garantiza la recaudación tributaria que financia servicios públicos, sino que también asegura que los productos importados cumplan con estándares de calidad y seguridad.

De esta manera, el proceso de importación contribuye a mantener un comercio exterior ordenado, protegiendo a los consumidores, fomentando la formalidad y fortaleciendo el desarrollo productivo del país.

Para que el comercio exterior funcione de manera organizada y segura, es imprescindible contar con un marco normativo técnico y administrativo. La SENAE tiene un papel clave en este contexto, al ser la entidad encargada de aplicar la legislación aduanera, prevenir el contrabando, facilitar el comercio legítimo y garantizar que se cumplan las normativas nacionales e internacionales relacionadas con el intercambio de mercancías.

Además, se utiliza una plataforma electrónica llamada ECUAPASS, que digitaliza y agiliza los trámites de comercio exterior, permitiendo un mayor control y transparencia en los procesos.

El comercio exterior no se limita únicamente al movimiento físico de mercancías; también involucra aspectos logísticos, financieros, diplomáticos, sanitarios, fitosanitarios, tecnológicos, ambientales y sociales. En el escenario internacional, el comercio exterior está sujeto a tratados y acuerdos comerciales multilaterales, bilaterales o regionales. Ecuador, según lo que indica la Organización Mundial del Comercio (OMC, 2025):

La Organización Mundial del Comercio (OMC) es la única organización internacional que se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países. Los pilares sobre los que descansa son los Acuerdos de la OMC, que han sido negociados y firmados por la mayoría de los países que participan en el comercio mundial y ratificados en sus respectivos parlamentos (Organización Mundial del Comercio, 2025).

En este sentido, se resalta que la OMC brinda un marco de reglas que facilita el comercio global ordenado y equitativo entre las naciones.

Estos acuerdos se realizan dentro del marco de las normas establecidas por la OMC, permitiendo que las relaciones comerciales de Ecuador con otros países se desarrollen bajo principios de transparencia, equidad y previsibilidad. Al acogerse a estas reglas, Ecuador asegura que sus intercambios comerciales se realicen de manera ordenada, con condiciones claras tanto para la exportación como para la importación, fortaleciendo su inserción en el comercio global de forma responsable y estratégica.

Según Javier Sánchez Galán (2025) indica que: Un acuerdo comercial es un tratado entre dos o más partícipes con el fin de incrementar el intercambio de bienes, servicios o inversiones entre ellos. De ese modo, cada uno busca sacar provecho para el desarrollo de su negocio (Galán, 2025). De esta manera, se evidencia que los

acuerdos comerciales no solo buscan abrir mercados, sino también potenciar el crecimiento económico de cada participante.

Estos tratados determinan preferencias arancelarias, facilitan el acceso a mercados, promueven la inversión y reducen barreras comerciales, lo cual es beneficioso tanto para grandes exportadores como para pequeñas y medianas empresas.

En el contexto del comercio exterior y la legislación aduanera ecuatoriana, el término mercancía hace referencia a todo bien, producto o artículo que puede ser objeto de comercio internacional, es decir, que puede ser importado o exportado legalmente a través de las fronteras de un país.

En constancia al Reglamento Al Título De La Facilitación Aduanera Para El Comercio, Del Libro V Del Código Orgánico De La Producción, Comercio E Inversiones, estipulado en su Art. 2 indica que, en el comercio exterior, se entiende por mercancía "Cualquier bien mueble que puede ser objeto de transferencia y que es susceptible de ser clasificado en el Arancel Nacional de Importaciones" (Reglamento COPCI, Art. 2, 2024). Por ello, se aclara que el concepto de mercancía en comercio exterior es amplio, facilitando su clasificación y control dentro del sistema aduanero ecuatoriano.

Su tratamiento legal, económico y fiscal depende de su clasificación arancelaria, valor en aduana, origen y régimen aduanero solicitado. Esta clasificación permite al Estado aplicar controles y obligaciones específicas según la naturaleza de la mercancía, garantizando el cumplimiento de normas técnicas, de seguridad y tributarias en el comercio exterior.

Dentro de lo que se puede clasificar como mercancía, se encuentra lo que es una mercancía peligrosa, cuyo manejo requiere procedimientos y regulaciones adicionales que garanticen la seguridad en la cadena logística y la protección del medio ambiente y de las personas durante el transporte.

Según el instructivo manejo de mercancías peligrosas tratamiento especial indica que: "Todo artículo o sustancia que cuando se transporta por vía terrestre, aérea, férrea, marítima y/o fluvial pueda constituir un riesgo importante para la salud, el medio ambiente, la seguridad personal o la propiedad." (Instructivo Manejo Mercancías Peligrosas Tratamiento Especial, 2025). Este concepto establece claramente que las mercancías peligrosas son identificadas en función del riesgo que representan durante su transporte, lo que exige un manejo especializado y regulaciones estrictas para prevenir incidentes que puedan afectar a las personas, al medio ambiente y a la infraestructura durante su movilización.

La normativa ecuatoriana considera que las mercancías peligrosas no solo representan un riesgo durante su transporte, sino que su peligrosidad también se define de acuerdo con disposiciones legales nacionales e internacionales, lo que amplía el alcance de su regulación.

Asimismo, el reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones en su artículo 2 define: "Todo artículo o sustancia que pueda constituir un riesgo importante para la salud, el medio ambiente, la seguridad personal o de los bienes, según disposiciones emanadas de la normativa nacional, o de Organismos Internacionales" (Reglamento COPCI, Art. 2, 2024). Esta definición complementa la anterior al recalcar que la clasificación de mercancías peligrosas se basa en disposiciones establecidas tanto por la normativa ecuatoriana como por organismos internacionales.

Esto asegura que el país se alinee con estándares globales de seguridad, facilitando la gestión responsable de estos productos y reduciendo riesgos en el comercio exterior.

Las mercancías peligrosas se agrupan en nueve clases distintas, de acuerdo con sus propiedades y el nivel de riesgo que representan. Es importante aclarar que la numeración asignada a cada clase no indica la intensidad del peligro; por ello, una sustancia de clase 1 (explosivos) puede ser tan o incluso más peligrosa que una de clase 7 (materiales radiactivos), ya que el grado de riesgo está determinado principalmente por aspectos técnicos y/o químicos.

Según International Maritime Organization (IMO,2025) Para que un contenedor pueda transportar mercancía IMO, estos deberán portar etiquetas en sus cuatro costados, mismas que deberán de indicar clase y número IMO.

Clase 1. Explosivos, Clase 2. Gases, Clase 3. Líquidos inflamables, Clase 4. Sólidos inflamables, Clase 5. Comburentes y peróxidos orgánicos, Clase 6. Tóxicos, Clase 7. Material radioactivo, Clase 8. Corrosivos, Clase 9. Objetos peligrosos diversos. (TIBA, 2025)

Estas categorías de mercancías peligrosas abarcan una variedad de mercaderías que, por sus características físicas, químicas o de reactividad, necesitan un manejo especial para prevenir riesgos que se pueden ocasionar a la hora de transportarlas, en este escenario las baterías de plomo-ácido contienen ciertos elementos que los categoriza como mercadería peligrosa.

La importación y manejo de baterías de plomo-ácido requieren una atención especial debido a los riesgos inherentes asociados con sus componentes químicos. "son consideradas una sustancia peligrosa debido a la toxicidad de los materiales que contienen, como el plomo, el ácido sulfúrico y otros metales pesados. " (ESP , 2025)

En cuanto al embalaje y etiquetado, es obligatorio cumplir con las normativas internacionales, Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), International Maritime Dangerous Goods Code (Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG), International Air Transport Association (IATA), utilizando embalajes certificados, señales de advertencia como rombos con la clase de riesgo y el número ONU.

En relación con este etiquetado, se señala la importancia de la correcta identificación de las mercancías peligrosas mediante el uso del número ONU, el cual es requerido en todas las operaciones de transporte. "Un número ONU es un número de cuatro dígitos que se utiliza para identificar mercancías peligrosas para el transporte" (Environmental Protection Authority, 2025). Este número facilita la identificación rápida y estandarizada de las mercancías peligrosas, permitiendo a las autoridades, operadores logísticos y transportistas aplicar las medidas de seguridad

adecuadas durante el manejo y transporte de estos productos, reduciendo riesgos para la salud, la seguridad y el medio ambiente.

También se necesitan, pictogramas ambientales para determinadas sustancias. En el transporte terrestre, se requiere la señalización adecuada en los vehículos, la presencia de extintores y una carta de porte especial. Los contenedores deben contar con el sello CSC, información sobre tara y peso bruto, e incorporar los pictogramas correspondientes (inflamables, corrosivos, tóxicos, entre otros), según lo establecido por la normativa International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG, 2025):

La IMDG (International Maritime Dangerous Goods Code, se desarrolló como un código internacional para el transporte marítimo de mercancías peligrosas en bultos, con el fin de mejorar y armonizar el transporte seguro de mercancías peligrosas y prevenir la contaminación del medio ambiente (IMO, 2025).

En consecuencia, se reconoce que el IMDG es clave para garantizar la seguridad marítima y la protección ambiental durante el transporte de mercancías peligrosas.

Respecto al transporte, se aplica la normativa técnica nacional que exige requisitos de seguridad en el manejo, almacenamiento y transporte, así como protocolos internacionales. Las aeronaves, buques o vehículos que transporten estas mercancías tienen “potestad aduanera” hasta su despacho definitivo.

Dentro de las operaciones de comercio exterior, es fundamental definir claramente las responsabilidades, costos y riesgos de cada parte durante el proceso logístico internacional. "Los incoterms, International Commercial Terms, son términos de comercio internacional creados por la Cámara de Comercio para facilitar el comercio, determinan las responsabilidades y costes que debe asumir cada parte durante la cadena de transporte internacional" (Icontainers, 2025).

En este caso, para la importación de baterías de plomo - ácido se utilizó el Incoterm CFR (Cost and Freight) que indica que:

El vendedor es responsable de cubrir todos los costos asociados con la entrega de los bienes al puerto de destino especificado por el comprador, esto incluye el precio de los bienes, los costes de transporte y los costes asociados con la carga de los bienes en el barco (Across logistics, 2023).

Bajo este Incoterm, una vez que las baterías arriban al puerto de destino, corresponde al comprador asumir los costos y gestiones de descarga, almacenamiento, despacho aduanero y transporte interno hasta su bodega, garantizando el cumplimiento de las normativas aduaneras y de seguridad aplicables en el país de importación.

Con el objetivo de facilitar las operaciones comerciales internacionales, se importan baterías de plomo-ácido para su utilización en aplicaciones industriales, automotrices y de respaldo energético, conforme a lo establecido en la Decisión 766, que aprueba la Nomenclatura Común de la Comunidad Andina, base oficial para la designación y codificación de mercancías en Ecuador y en los países miembros de la CAN.

Dentro de esta Nomenclatura, las baterías de plomo-ácido se clasifican correctamente en la Sección XVI: Máquinas y aparatos, material eléctrico y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido, aparatos de grabación o reproducción de imágenes y sonido en televisión, y sus partes y accesorios, en el Capítulo 85: Máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación y reproducción de sonido, de grabación y reproducción de imágenes y sonido en televisión, y sus partes y accesorios. Dentro de este capítulo, corresponde a la partida 8507, que comprende acumuladores eléctricos, incluidos sus separadores, aunque estén rectangulares (incluidos los cuadrados).

Específicamente, 'la subpartida 8507.20.00.00 está destinada a baterías de plomo-ácido. Los códigos complementario y suplementario 0000 indican que no existen subdivisiones adicionales para esta mercancía' (Desición 766, 2023).

Para garantizar una gestión aduanera eficiente y conforme con las normativas vigentes, es fundamental aplicar correctamente esta clasificación arancelaria, lo que

simplifica su control en las aduanas y asegura una aplicación uniforme en el comercio exterior de este tipo de acumuladores, considerados mercancías reguladas por normas de seguridad y transporte de materiales peligrosos.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo General

Analizar el cumplimiento de los requisitos legales y operativos en el proceso de importación a consumo de baterías con plomo-ácido procedentes de China hacia Ecuador.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Describir el marco normativo nacional que regula la importación a consumo de baterías con plomo-ácido desde China a Ecuador.
- Identificar los procedimientos operativos y aduaneros que deben cumplirse para la nacionalización de baterías con plomo-ácido importadas desde China a Ecuador.
- Verificar el cumplimiento de los requisitos legales y operativos por parte de los actores involucrados en la importación de baterías con plomo-ácido desde China a Ecuador.

1.3 Preguntas de Investigación

1.3.1 Pregunta General

¿De qué manera se cumplen los requisitos legales y operativos en el proceso de importación a consumo de baterías con plomo-ácido procedentes de China hacia Ecuador?

1.3.2 Preguntas Específicas

- ¿Cuál es el marco normativo nacional que regula la importación a consumo de baterías con plomo en Ecuador y como se aplica en las operaciones aduaneras?
- ¿Cuáles son los procedimientos operativos y aduaneros que deben cumplirse para la nacionalización de baterías con plomo-ácido importadas desde China hacia Ecuador?
- ¿Qué cumplimiento presentan los actores involucrados en la importación de baterías con plomo-ácido respecto a los requisitos legales y operativos establecidos en el proceso?

1.4 Descripción del caso de estudio

Este caso de estudio analiza la importación a consumo de baterías con plomo-ácido, importadas desde China hacia Ecuador. La operación se realizó bajo el Incoterm CFR (Cost and Freight), lo cual indica que el vendedor asume los costos y el flete marítimo hasta el puerto de destino en Ecuador y el comprador asume los riesgos desde el momento del embarque en el puerto de origen. El medio de transporte utilizado fue el marítimo.

La importación dio inicio por medio de una factura comercial que registra dos tipos de baterías:

- 14 piezas de baterías con una capacidad de 2v y 283 Ah C10
- 90 piezas de baterías de 6v y 12Ah C20

Es fundamental resaltar que estas baterías importadas no están destinadas para uso vehicular. Su uso corresponde a sistemas de respaldo energético, como UPS (Uninterruptible Power Supply), sistemas de alarma y luces de emergencia, lo que determina el tratamiento técnico y legal que se le va a dar a la mercancía durante el

proceso aduanero y la clasificación arancelaria.

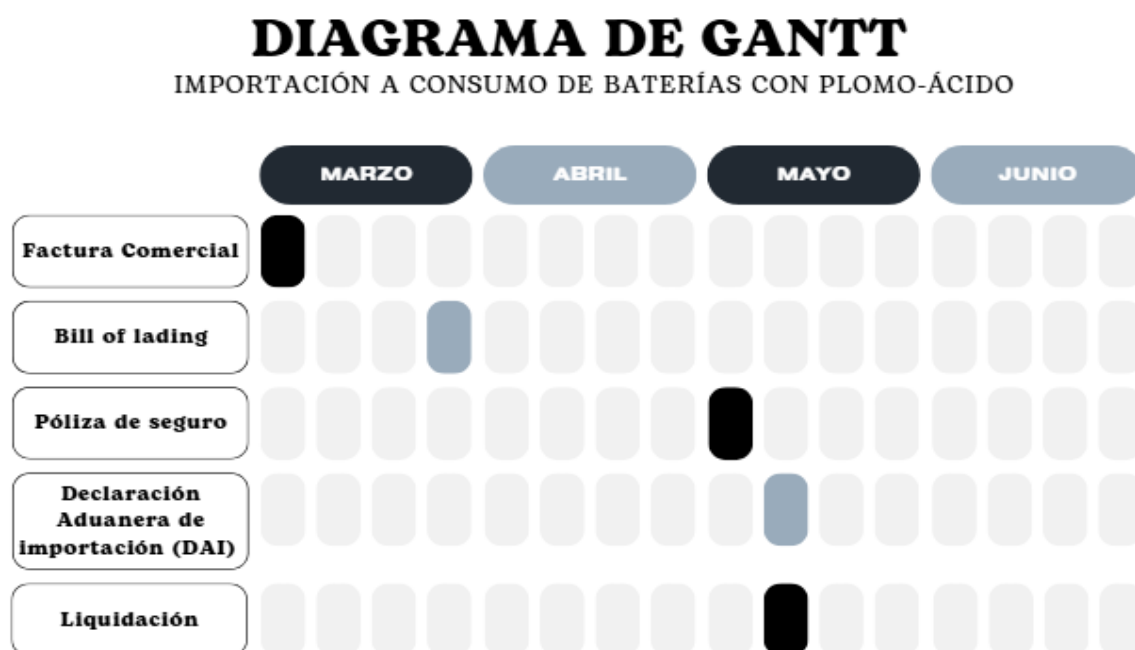
Este caso permite analizar de manera practica los procesos que se utilizaron en una operación sobre importación de baterías de plomo-ácido bajo el régimen 10, que es importación a consumo, lo que da como resultado que el bien importado desde China tiene como finalidad permanecer en el territorio aduanero de Ecuador, una vez pagado los tributos correspondientes y finalizado el cumplimiento de las condiciones legales que necesita.

II. ANÁLISIS

El presente análisis se basa en la importación de baterías ácido-plomo desde China hacia Ecuador, la importación en estudio está gestionada bajo el término de negociación CFR (Costo y Flete), lo cual implica que el proveedor en origen, en este caso China, se encarga de cubrir tanto el costo del producto como el flete internacional hasta el puerto de destino en Ecuador, mientras que el seguro corre por cuenta del importador.

Para sustentar dicho proceso se realizó un Diagrama de Gantt, en el cual especifica los detalles del proceso que se realizó para la importación.

Figura 1. Diagrama de Gantt



Fuente: Documentos de Importación (2025)
Elaborado por: Bonilla (2025)

El proceso de importación correspondió a baterías de plomo-ácido selladas, reguladas por válvula (VRLA), destinadas a aplicaciones estacionarias como sistemas solares, telecomunicaciones, respaldo energético (UPS), alarmas y alumbrado de emergencia. Estas baterías, al estar selladas, no requieren mantenimiento, presentan una alta estabilidad en ciclos profundos de descarga y son ampliamente utilizadas en

infraestructuras críticas. A diferencia de las baterías de uso vehicular, este tipo de acumuladores están diseñados para instalaciones fijas que requieren autonomía energética o continuidad operativa en caso de interrupciones de red.

Dentro de la mercancía importada, podemos notar que contiene dos tipos de baterías que son las de modelo de 2v - 283 Ah C10 y 6v - 12Ah C20 que son baterías con alta capacidad para almacenamiento energético, utilizadas para proyectos solares y sistemas UPS, ambas baterías comparten la característica principal e importante, de contener plomo-ácido, lo que implica que tienen una clasificación especial para el transporte, por pertenecer a una mercancía peligrosa.

Estas baterías de plomo-ácido, utilizan un electrolito gelificado, VRLA/ gel que se refiere a Valve Regulated Lead-Acid (plomo-ácido regulado por válvula), lo que indica que son selladas y contienen válvula para poder liberar el exceso de gas para tener una mayor seguridad.

De acuerdo al código IMDG, se clasifican en el IMO 8, corrosivos, bajo una denominación UN 2800 – Batteries wet non-spillable (baterías húmedas no derramables). Se clasifican en esta categoría debido a su componente de ácido sulfúrico que representa cierto riesgo a la hora del transporte.

El procedimiento de comercio empezó con la elaboración de la factura comercial N.º EED-250113013, con fecha del 1 de marzo de 2025, documento que oficializó la compraventa internacional entre el proveedor situado en Shenzhen, China, y la compañía importadora ubicada en Guayaquil, Ecuador. Esta factura se detalla las características técnicas de las baterías, cantidades, precios y condiciones de entrega bajo el Incoterm CFR (Cost and Freight) que fue el negociado. Según lo acordado, el proveedor asumía el costo del flete internacional hasta el puerto de Ecuador, mientras que el riesgo se transfería al comprador una vez que la mercancía fuera cargada a bordo del buque en el puerto de origen.

Después, el 10 de marzo de 2025, las baterías se embalaron conforme a los estándares de seguridad exigidos para mercancía peligrosa, cada batería debe ir en su respectiva caja con unos separadores de manera interna que evitan que la

mercadería sufra algún golpe. Las baterías son colocadas sobre pallets y envueltas en plástico film, para que se evite el movimiento de la misma. Luego, fueron consolidadas en un contenedor utilizando la modalidad LCL (Less than Container Load), con la leyenda de " NO APILABLE" debido que, este tipo de mercadería debe transportarse en buen estado, una posición fija y bien sujetas para evitar daños a la misma, de esta misma manera el contenedor fue exclusivo para mercancía peligrosa, donde se garantizó las condiciones de seguridad optimas, sin exposición a otros productos incompatibles.

La señalización que lleva el contenedor por la parte de afuera en sus laterales, es una placa en forma de rombo, que se idéntica como IMO 8, tiene un fondo naranja con bordes negro y símbolo de corrosión, con su respectivo número de identificación de cuatro dígitos que en este caso es el 2800

El embarque se efectuó el 26 de marzo de 2025, fecha en la que la carga fue oficialmente cargada en el buque portacontenedores "Ocean Star V". Ese mismo día se emitió el conocimiento de embarque (Bill of Lading) N.º TSD25030005, documento esencial que acredita el embarque de la mercancía y cumple funciones tanto contractuales como de título de propiedad. A partir de ese momento, conforme al Incoterm CFR, el riesgo sobre la mercancía quedó transferido al importador.

En cumplimiento de sus obligaciones, el comprador firmo el 2 de abril del 2025 el contrato de póliza por seguro internacional N.º ABA2036PM-T, que abarca los riesgos asociados al transporte marítimo, como se trata de mercadería tipo IMO 8, existen aseguradoras que necesitan una cláusula adicional o también una póliza especial donde se incluye la cobertura para sustancias corrosivas como lo son las baterías de plomo-ácido, debido que tienen riesgo de algún tipo de reacción química.

Una vez la mercadería llegó al depósito de Contecon, como fue mercadería peligrosa se tuvo que realizar el respectivo anuncio previo. Para el almacenamiento de este tipo de contenedor con cargas que son IMO, Contecon les asigna las primeras bahías del patio.

El 16 de mayo de 2025, se registró la Declaración Aduanera de Importación (DAI) a través del sistema ECUAPASS, adjuntando todos los documentos de soporte: factura comercial, conocimiento de embarque, póliza de seguro, lista de empaque y certificado de origen emitido por la Cámara de Comercio de Shenzhen. No obstante, aunque se buscó aplicar beneficios arancelarios en el marco del Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Ecuador y China, el certificado fue rechazado, ya que la clasificación arancelaria de estas baterías se encuentra en la Categoría E del cronograma de desgravación, lo cual significa que no acceden a preferencias arancelarias y deben pagar el arancel base.

En ese momento se procedió a emitir la liquidación aduanera, en donde se reflejan los siguientes tributos correspondientes: 25% Ad Valorem, 15% de IVA y 0.5% de FODINFA.

Como un requisito previo a la nacionalización se procedió a realizar una consulta en el sistema del PUDELECO, en la que se pudo corroborar que la mercancía no requiere de algún documento de control previo, no se requiere tampoco INEN debido que el código suplementario es " 0000 ". Por lo tanto, esto facilitó el proceso de la nacionalización al no tener algún requisito extra.

Una vez efectuado el pago de tributos, verificada la documentación por la aduana y que la carga salga con aforo automático, la mercancía que se encontraba en Contecon fue liberada el 20 de mayo de 2025, bajo los procesos que el mismo depósito tiene para una mercancía tipo IMO 8, que fue la inspección visual que el contenedor tenga las debidas señalizaciones, el área en el cual se hace la desconsolidación debe tener ventilación y estar alejada de fuentes de calor.

Finalmente, el cliente procedió pagar almacenaje hasta la fecha que fue retirada la carga del depósito, para este caso, el vehículo encargado de retirar la mercadería tipo IMO 8, debió presentar que cumple con todas las condiciones necesarias, incluyendo un extintor no menos a 10 libras.

Este caso muestra como fue realizado el proceso de una importación tipo IMO 8 de baterías de plomo-ácido, de manera eficaz en aspectos logísticos y aduaneros

teniendo en cuenta la mercancía peligrosa, sin contar que se trató de aplicar un certificado de origen en una clasificación arancelaria que no contaba con desgravación, esto demuestra la importancia de realizar las debidas verificaciones previas que pueden ser en el Pudeleco, como también en el cronograma del TLC, para evitar demoras en el proceso de la nacionalización. Como este caso se trató de una mercancía peligrosa es crucial garantizar que todo el proceso de la importación se realizó tomando en cuenta las debidas medidas que se necesitan para el transporte de estas cargas.

A continuación, se procederá a descomponer los costos totales que se tomaron en cuenta para esta importación, que incluyen los valores de la factura que se utilizó para la venta, el valor del flete marítimo, el seguro internacional y los tributos establecidos por la aduana. Este proceso nos ayuda a poder evaluar los costos y gastos.

Tabla 1.- Valor CFR

Descripción	Monto (USD)
<i>Factura EED-250113013</i>	\$3,036.95
Total, CFR	\$3,036.95

Fuente: Documento de Importación (2025)
Elaborado por: Bonilla (2025)

Tabla 2.- Valor de transacción

Descripción	Monto (USD)
<i>Valor CFR</i>	\$3,036.95
<i>Flete Internacional</i>	\$412.82
Total, Valor en transacción	\$2,624.13

Fuente: Documento de Importación (2025)
Elaborado por: Bonilla (2025)

Tabla 3. Valor en Aduana

Descripción	Monto (USD)
<i>Valor de Transacción</i>	\$2,624.13
<i>Seguro</i>	\$8.17
<i>Flete Internacional</i>	\$412.82
Total, Valor en Aduana	\$3,045.12

Fuente: Documento de Importación (2025)
Elaborado por: Bonilla (2025)

Tabla 4. Tributos Al Comercio Exterior

Descripción	Monto (USD)
<i>Ad Valorem (25%)</i>	\$761.28
<i>Fodinfra (0,5%)</i>	\$15.23
<i>IVA (15%)</i>	\$573.24
Total, Tributos	\$1,349.75

Fuente: Documento de Importación (2025)

Elaborado por: Bonilla (2025)

III. PROPUESTA

El resultado del análisis realizado en el presente caso de estudio, se logró identificar que, si bien el proceso de importación de baterías con plomo-ácido fue ejecutado siguiendo correctamente la secuencia documental y operativa conforme a la normativa ecuatoriana vigente y teniendo en cuenta todos los requisitos para realizar una importación de mercancía peligrosa tipo IMO 8, existió un error técnico en tratar de aplicar el certificado de origen.

Este documento fue rechazado durante la validación de la Declaración Aduanera de Importación (DAI), ya que la subpartida 8507.20.00.00, se encuentra dentro de la Categoría E del cronograma de desgravación arancelaria del TLC Ecuador-China, lo que impide que el producto se beneficie de exoneraciones arancelarias. De esta manera, se comprobó mediante consulta en el sistema Pudeleco que esta importación no requería documentos de control previo, teniendo en cuenta que era IMO 8, facilitando su tramitación, pero demostrando la necesidad de un mejor manejo de la información normativa por parte de los operadores logísticos y aduaneros.

En relación con esta situación, como se dio un buen manejo de la mercadería peligrosa y no se tuvo ningún inconveniente a la hora de tratarla o manejarla en la importación o depósito Contecon, solo se sugiere establecer un protocolo interno para la revisión arancelaria y documental antes de la nacionalización, con la finalidad de garantizar que las decisiones tomadas en cuenta para la importación se realicen con información actualizada, oficial y correctamente analizada. Esto se puede realizar mediante tres pasos principales a seguir.

Para empezar, se propone la comparación obligatoria de la subpartida arancelaria en el cronograma de desgravación de los tratados comerciales vigentes, especialmente cuando se pretenda utilizar certificados de origen.

Esta comprobación permitirá establecer con una mejor precisión si el producto puede que se importó puede o no beneficiarse de las ventajas arancelarias. Para poder facilitar este proceso, se aconseja que el departamento o personas implicadas

en realizar la nacionalización, elabore una matriz interna en la que cada subpartida este vinculada a su categoría en el tratado de libre comercio y el tratamiento arancelario correspondiente.

En segundo lugar, se propone la consulta sistemática en el portal PUDELECO para verificar si la mercancía está sujeta a documentos de control previo. Esta validación debe realizarse antes de emitir la DAI.

Por último, se recomienda la capacitación técnica del personal involucrado en procesos aduaneros, tanto en clasificación arancelaria como en interpretación de tratados comerciales y uso de plataformas oficiales (PUDELECO, ECUAPASS). Esto garantizará que el personal encargado de las gestiones tenga el conocimiento suficiente para tomar decisiones informadas y prevenir errores que puedan generar costos adicionales, retrasos o rechazo de documentos.

Esta propuesta busca fortalecer la gestión documental, operativa y estratégica de las importaciones mediante herramientas de control previo y capacitación, optimizando los procesos y asegurando el cumplimiento normativo en operaciones que, como esta, involucran productos con tratamientos arancelarios particulares.

IV. CONCLUSIONES

Se evidencio en el desarrollo del presente caso de estudio sobre la importación a consumo de baterías con plomo-ácido identificadas como IMO 8, procedentes de China hacia Ecuador, se ha logrado cumplir satisfactoriamente el objetivo general: analizar el cumplimiento de los requisitos legales y operativos en el proceso aduanero, así como los objetivos específicos y las preguntas de investigación formuladas. Se describió de forma clara el marco normativo nacional que regula este tipo de operaciones, considerando que fue una importación de mercadería peligrosa tipo IMO 8, identificando que, si bien la importación se amparó inicialmente en un certificado de origen, este no fue válido debido a que el producto se encuentra dentro de la Categoría E del cronograma de desgravación del TLC Ecuador-China, lo que impide cualquier tipo de liberación arancelaria.

Se puedo identificar los procesos operativos y aduaneros que se tuvieron en cuenta a la hora de ser una mercancía peligrosa, como fue su salida desde China, como el contenedor llevo su respectiva señalización, y la carga fue ajustada y como no apilable, respetando la mercadería peligrosa, como hasta su llegada al puerto de Contecon en Ecuador. Además, se tomó en cuenta un diagrama de Gantt para poder explicar de manera cronológica, los documentos y los procesos por los que estaba pasando la mercancía.

Por último el tercer objetivo, se pudo verificar como los actores involucrados si pudieron cumplir con todos los requisitos legales que se solicitaban a la hora de manejar una mercadería peligrosa, aunque se detectó un error que a la hora de realizar la nacionalización se trató de utilizar un certificado de origen, que no genero consecuencias mayores, pero si se pudo evidenciar la necesidad que se tiene de mejorar o de llevar un control previo.

Este error fue esencial a la hora de poder proponer una solución, que es la implementación de un protocolo que te ayude con la revisión de partidas arancelarias para poder identificar si pertenecen o se puede aplicar a un tratado que tengamos con otro país.

Se logro determinar que esto es aplicable a las empresas que se manejan en el área del Comercio Exterior, ya sea como Importadoras, agentes de aduana y operadores, debido que este proceso da la ventaja de poder reforzar los conocimientos que se tienen en el proceso logístico de una importación de mercancía peligrosa o nacionalización de una carga en general o que tenga alguna clasificación IMO, para poder evitar errores.

Como ultima recomendación, se aconseja que las empresas que se dediquen a las nacionalizaciones de las mercaderías de mercancías peligrosas o mercancías generales, manejen un mejor procedimiento a la hora de querer implementar algún documento, que beneficie al importador a la hora de hacer el pago a los tributos, también que se hagan las capacitaciones mensuales, de acuerdo a la información, normas, reglamentos, acuerdos que se vayan actualizando para el manejo de las cargas. De este modo se asegura el cumplimiento de legal y la optimización de tiempos y costos a la hora de realizar el proceso de una importación.

V. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Across logistics. (01 de Sept de 2023). *Incoterm CFR Responsabilidades y Ventajas*.
Obtenido de <https://acrosslogistics.com/blog/incoterm-cfr>
- Copci. (23 de Jul de 2025). *CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCIÓN, COMERCIO E INVERSIONES COPCI*. Obtenido de Gob.ec:
<https://www.gob.ec/regulaciones/codigo-organico-produccion-comercio-inversiones-copci>
- Desición 766. (2 de Marzo de 2023). *Ministerio de Producción Comercio Exterior Inversiones y Pesca*. Obtenido de Ministerio de Producción Comercio Exterior Inversiones y Pesca: <https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2023/03/Resolución-002-2023.pdf>
- Environmental Protection Authority. (22 de Jun de 2025). *Números de la ONU y transporte de mercancías peligrosas*. Obtenido de <https://www.epa.govt.nz/hazardous-substances/classification/un-numbers/>
- Esp. (09 de Jun de 2025). *Disposición de baterías usadas de plomo*. Obtenido de <https://sistemaverde.com.co/articulos/disposicion-de-baterias-usadas-de-plomo-acido/>
- Galán, J. S. (20 de Jun de 2025). *Economiapedia*. Obtenido de Acuerdo comercial: <https://economipedia.com/definiciones/acuerdo-comercial.html>
- icontainers. (06 de Jun de 2025). *¿Qué significa Incoterms?* Obtenido de <https://www.icontainers.com/es/incoterms/>
- Io. (24 de Jun de 2025). *El Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG)*. Obtenido de <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/DangerousGoods-default.aspx>
- Instructivo Manejo Mercancías Peligrosas Tratamiento Especial. (23 de Jun de 2025). *Mercancia peligrosa*. Obtenido de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-11/Documento_Instructivo-manejo-mercancias-peligrosas.pdf
- Organizacion Mundial del Comercio . (23 de Jun de 2025). *¿Qué es la OMC?* Obtenido de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/whatis_s.htm
- Reglamento COPCI, Art. 120. (19 de Nov de 2024). *REGLAMENTO AL TÍTULO DE*

LA FACILITACIÓN ADUANERA PARA EL COMERCIO, DEL LIBRO V DEL CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCIÓN, COMERCIO E INVERSIONES.

Obtenido de Suplemento del Registro Oficial No. 452 , 19 de Mayo 2011:
<https://www.aduana.gob.ec/gacnorm/data/REGLAMENTO-AL-TITULO-DE-LA-FACILITACION-ADUANERA-PARA-EL-COMERCIO-DEL-LIBRO-V-DEL-COPCI.pdf>

Reglamento COPCI, Art. 2. (11 de Nov de 2024). *REGLAMENTO AL TÍTULO DE LA FACILITACIÓN ADUANERA PARA EL COMERCIO, DEL LIBRO V DEL CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCIÓN, COMERCIO E INVERSIONES.*
Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/gacnorm/data/REGLAMENTO-AL-TITULO-DE-LA-FACILITACION-ADUANERA-PARA-EL-COMERCIO-DEL-LIBRO-V-DEL-COPCI.pdf>

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (23 de Jul de 2025). *Regímenes Aduaneros.* Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/servicios-para-oces/regimenes-aduaneros/>

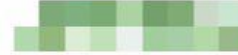
Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (24 de Jun de 2025). *Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.* Obtenido de Introduccion : <https://www.aduana.gob.ec/la-institucion/introduccion/>

Tiba. (22 de Jun de 2025). *Clasificación IMO.* Obtenido de <https://www.tibagroup.com/es/comercio-internacional/normativas/clasificacion-imo>

ANEXOS

Anexo 1.- Factura Comercial EED-250113013

CO., LTD.
UNIT E, 3/F, GOOD HARVEST CENTRE, 33 ON CHUEN STREET, FANLING, NT., HONG KONG
TEL: FAX: <http://www.>



COMMERCIAL INVOICE

Address: AVE KM 21-1/2 VIA ,A PIFO CITY: QUITO, INVOICE NO.: EED-250113013
PROVINCE: PICHINCHA. -COUNTRY: ECUADOR DATE.: MAR.01,2025
CONTACT PERSON:
Telephone: +593 9842
Email: info
adm@

FROM. SHENZHEN, CHINA			TO.: GUAYAQUIL PORT, ECUADOR		
CFR GUAYAQUIL, ECUADOR			MARKS.: EVEREXCEED MADE IN CHINA		
SL#	DESCRIPTIONS	MODELS	QTY.	UNIT PRICE	TOTAL PRICE
1	SEALED LEAD ACID BATTERY 2V 383Ah C10 HS CODE:8507200000	5 OPzV 350	14 PCS	USD 119.78	USD 1,676.92
2	SEALED LEAD ACID BATTERY 6V 12Ah C20 HS CODE:8507200000	AM 6-12	90 PCS	USD 7.19	USD 647.21
3	Shipping cost from Shenzhen to Guayaquil Port, Ecuador by sea				USD 412.82
4	Extra charge				USD 300.00
TOTAL			104 PCS		USD 3,036.95
TOTAL VALUE: SAY U.S. DOLLARS THREE THOUSAND AND THIRTY SIX AND CENTS NINETY FIVE ONLY.					
PAYMENT TERMS:T/T 100% IN ADVANCE.					
COUNTRY OF ORIGIN.:CHINA					
Signed and Stamped by EVEREXCEED INDUSTRIAL CO., LTD.					

Anexo 2.- Bill of Lading TSD25030005

Shipper EVEREXCL... UNIT STREET, FANLING, NT., HONG KONG TEL: 4 FAX: HTTP:// 		B/L No. TSD25030005 	
Consignee TAX ID (RUC): ADDRESS: AVE CITY: QUITO, PROVINCE: PI COUNTRY: ECUADOR CONTACT PERSON: **		SHENZHEN TRISDA INTERNATIONAL LOGISTICS CO., LT BILL OF LADING Received by the Carrier in apparent good order and condition unless otherwise indicated hereon, the container(s) and/or goods hereinafter mentioned to be transported and/or otherwise forwarded from the Place of Receipt to the intended Place of Delivery upon a subject to all the terms and conditions appearing on the face and back of this Bill of Lading if required by the Carrier this Bill of Lading duly endorsed must be surrendered in exchange for the Goods of delivery order. IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING, the shipper, owner and consignee of the goods, and holder of the bill of lading expressly accept and agree to all its stipulations, exceptions, conditions, whether written, stamped or printed, as fully as if signed by such shipper, owner, consignee and/or holder, no agent is authorized to waive any of the provisions of the bill of lading. In witness whereof, the undersigned, has signed the number of Bill of Lading(s) stated above of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.	
Notify party SAME AS CONSIGNEE			
Pre - carriage by Place of receipt by pre-carrier SHENZHEN, CHINA			
Ocean vessel KOTA EAGLE		Voy No. E003	
Port of loading HONG KONG		Place of delivery GUAYAQUIL, ECUADOR	
		Final destination (on-carriage) GUAYAQUIL, ECUADOR	
Mark & Nos. Container/Seal No. EVEREXCEED MADE IN 3 CHINA SEKU9371238 /WH22-162430 /40HQ	Quantity & kind of packages PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS LCL CFS/CFS SEALED LEAD ACID BATTERY HS CODE: 8507200000 OCF: USD412. 82 **TEL: +593 98425 5380 EMAIL: INFO@PROYECCIONMILENIUM.COM ADM@PROYECCIONMILENIUM.COM	Gross weight KGS 613.00KGS
			Measurement CBM 0.690CBM
* Total number of Containers or Packages (in words) THREE (3) PACKAGES ONLY			
DELIVERY AGENT 		Prepaid Collect	
Prepaid at FREIGHT PREPAID		Payable at No. of original B(s) / L THREE	
Total prepaid in		Place and date of issue SHENZHEN, CHINA 2025-03-31	
On board date 2025-03-31		Signe SHEN	

Anexo 3.- Poliza de Seguro

ABA2036PM- T

Libre de Averia Particular



Fecha	
Usuario	24/05/2025 10:00
Tomador	SIW CARGO S.A.
Consignee	PROYECCION
Shipper	EVIREXCEED
Origen	SHENZHEN, CHINA
Destino	QUITO - ECUADOR
Fecha de Salida	06/05/2025

Mercaderias	3,037.00
Transporte	229.00
Impuestos	0.00
Porcentaje Beneficio Imaginario	0.00
Guerra Huelga	NO
Adicional Frio	NO
Total Prima	8,17
Total IVA	1,22
Total Factura	9,39

Anexo 4.- Declaración aduanera de importación



REPUBLICA DEL ECUADOR
DECLARACION ADUANERA DE IMPORTACION



Consulta de detalle de la declaración

Número de DAU	028-2025-10-01172766
---------------	----------------------

Información de general

Aduana	GUAYAQUIL - MARITIMO	Código de régimen	IMPORTACION A CONSUMO
Tipo de despacho	DESPACHO NORMAL	Número de despacho	
Tipo de pago	PAGO NORMAL	Fecha de Aceptación	16/05/2025 10:13:03

Información de Importador

Nombre		Número de	RUC-1791413148001
Ciudad	QUITO	Teléfono	
Dirección	PICHINCHA / QUITO / PUEMBO /		
Ciu	VENTA AL POR MAYOR DE OTROS PRODUCTOS		

Información del declarante

Apellidos / nombres		Número de	RUC-15106778927001
Código del declarante	01900406		
Dirección	LUQUE 716 ENTRE GARCIA AVILES Y		

Información de carga

Pais de procedencia	HONG KONG	Codigo de endoso	SIN ENDOSE - DOC DE IDENTIDAD EN DOC DE
Beneficiario del giro		Numero de carga	CEC2025PCIU000630110006
Documento de transporte	TSD25030005		

[Comun]

Valor en aduana

Fob	2624.13	Flete	0
Seguro	8.17	Ajustes	
Otros ajustes		Valor en aduana	3045.12
Items declarados	2	Peso neto (kilos)	599
Cantidad de unidades físicas	104	Cantidad de unidades comerciales	104
Total en tributos	1349.75		

Observaciones de oce - comun

No.	Concepto	Descripción
1	OBSERVACION GENERAL	AD2520090 // PROYECCIONMILENIUM // EVEREXCEED INDUSTRIAL // MARITIMO

[Item]

Firma del Contribuyente

1 de hoja /3 total de hojas

Firma del Declarante



Consulta de detalle de la declaración

Informacion de items

No.	Subpartida	Codigo complementario	Codigo suplementario	Descripcion	Pais de origen	Peso neto	Cantidad de unidades comerciales
1	8507200000	0000	0000	SEALED LEAD ACID BATTERY 2V 383AD C10	CHINA	80.635	14
2	8507200000	0000	0000	SEALED LEAD ACID BATTERY 6V 12AH C20	CHINA	518.365	90

[Autolig. Total]

Valor en aduana

Fob total	2624.13	Flete total	0
Seguro total	8.17	Valor de ajustes	
Total de otros ajustes		Valor en aduana	3045.12
Total de tributo	1349.75		

Tributo de declaracion de importacion(comun)

Codigo de tributo	Monto de tributo	Valor de liberacion	Cantidad a pagar
01	761.28	0	761.28
02	0	0	0
03	0	0	0
04	15.23	0	15.23
05	0	0	0
06	0	0	0
07	573.24	0	573.24
08	0	0	0
09	0	0	0
10	0	0	0

[Autolig. Por Item]

Firma del Contribuyente

2 de hoja /3 total de hojas

Firma del Declarante



Consulta de detalle de la declaración

No. de	Arancel Advalore	Arancel Especifico	Antidumping	Fodinfra	ICE Advalore	ICE Especifico	IVA	Salvaguardia	Salvaguardia	Tasa
1	549.28	0	0	10.99	0	0	413.61	0	0	0
2	212	0	0	4.24	0	0	159.63	0	0	0

[Documentos]

Numero de item	Numero de documento	Tipo de documento	Fecha de emision	Fecha de fin
0	EED-250113013	FACTURA COMERCIAL	01/03/2025	01/03/2025
0	02820251001172766	DECLARACION ANDINA DE VALOR DAV	16/05/2025	16/05/2025
0	TSD25030005	CONOCIMIENTO DE EMBARQUE/GUIA AEREA/CARTA DE PORTE	31/03/2025	31/03/2025
0	ABA2036PM-T	POLIZA SEGURO	06/05/2025	06/05/2025

[Valor]

Items

Numero de valor	Numero de factura	Fecha de factura	Nombre / razonsocial	Valor en factura	Naturaleza de la transaccion	Condicion de entrega
1	EED-250113013	01/03/2025		3036.95	COMPRA/VENTA A PRECIO FIRME, PARA SU EXP. AL PAIS	CFR

Firma del Contribuyente

3 de hoja /3 total de hojas

Firma del Declarante

Anexo 5.- Liquidación



Fecha : 05/16/2025

Liquidación

CONTRIBUYENTE:

Numero de la liquidación	49368281	Tipo de Identificación	RUC	Numero de Identificación	
Nombre o Razon Social		Ciudad	QUITO	TELEFONO	
Dirección	PICHINCHA / QUITO / PUEMBO /				

LIQUIDACION ADUANERA:

CONCEPTO	Liquidación de Aduana	Valor liberado	Valor a Pagar	Valor Garantizado	Diferencia a pagar no garantizada
A. Derechos arancelarios					
ARANCEL ADVALOREM	761.280	0	761.280		
ARANCEL ESPECIFICO	0	0	0		
ANTIDUMPING	0	0	0		
B. Impuestos					
FONDIRFA	15.230	0	15.230		
ICE ADVALOREM	0	0	0		
ICE ESPECIFICO	0	0	0		
IVA	573.240	0	573.240		
C. Tasas					
Tasa de Vigilancia Aduanera	0	0	0		
D. Recargos Arancelarios					
SALVAGUARDIA	0	0	0		
SALVAGUARDIA ESPECIFICA	0	0	0		
E. Intereses					
F. Multas					
G. Otros					
IMPUESTO REDIMIBLE A LAS BOTELLAS PLÁSTICAS NO RETORNABLES	0	0	0		
TOTAL:	1,349.750	0	1,349.750	0	1,349.750
Fecha/Hora de liquidación	16/05/2025	Fecha máxima de pago	20/05/2025	Banco	
Numero de Garantía		Valor liquidado	1,349.750		
Motivo Liquidación					

Observación:

Observación de Anulación: